



ferrovial
For a world on the move

INFORME ANUAL INTEGRADO

INFORME DE GESTIÓN Y
CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

2020



EL INFORME

1. El Informe de Gestión Consolidado, que contiene el estado de información no financiera, comprende desde la página 12 hasta la 177, y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 25 de febrero de 2021.
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 181 hasta la 281, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 25 de febrero de 2021.
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, traspuesta 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). 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 duodécimo año los principios de la norma AA1000 (ver página XXX), 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 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 266.



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 2020 y 2019. 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 2020 incluye en el perímetro la división de Servicios con el fin de informar sobre todos los aspectos e impactos del negocio.

1. INFORME DE GESTIÓN

CARTA DEL PRESIDENTE

1.1 EN 2 MINUTOS

12-19 Ferrovial en dos minutos

1.2 ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

22 Visión global

26 Autopistas

30 Aeropuertos

32 Construcción

36 Servicios

38 Nuevos negocios

1.3 COVID-19

42-45 Impactos y nuevo escenario COVID-19

1.4 EN 2020

48 Evolución de los negocios

76 Personas

78 Seguridad y salud

80 Innovación

84 Calidad

86 Integridad

88 Derechos humanos

90 Medio ambiente

94 Cadena de suministro

96 Comunidad

98 Gestión fiscal responsable

102 Ciberseguridad

1.5 RIESGOS

1.6 GOBIERNO CORPORATIVO

- 112 Gobierno corporativo
 - 116 Retribuciones
 - 118 Consejo de Administración
 - 120 Comité de Dirección
-

1.7 EVOLUCIÓN PREVISIBLE EN 2021

ANEXO

- Medidas Alternativas de Rendimiento
 - Gestión de la sostenibilidad
 - Principios de reporte
 - 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
-

2. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

- 181-281 Cuentas Anuales Consolidadas
 - 283-291 Informe de auditoría
-

A large, curved green pipe or structure dominates the upper half of the image, set against a clear blue sky with scattered white clouds. The pipe has a segmented appearance with visible joints. The overall composition is dynamic, with the pipe curving from the top right towards the bottom left.

1. INFORME DE GESTIÓN



Autovía A-23 Caldearenas-Lanave, Huesca, España . © José Manuel Ballester





Rafael del Pino
Presidente

CARTA DEL PRESIDENTE

Estimado accionista:

El ejercicio 2020 ha sido un año marcado por el impacto de la COVID-19 en la salud, la sociedad y la economía y Ferrovial ha respondido con firmeza en todos los ámbitos. En salud, protegiendo a sus trabajadores y a los usuarios de sus infraestructuras. En sociedad, manteniendo sus actividades esenciales y mostrando su compromiso a través del fondo “Ferrovial Juntos COVID-19”. Y en economía, reforzando su posición de liquidez para garantizar la continuidad de sus negocios, cerrando 2020 con una posición neta de tesorería ex proyectos de 1.991 M€ frente a los 1.631 M€ del año anterior.

Los tráficos de autopistas y aeropuertos, tan relevantes para nuestra compañía, se han visto afectados por las restricciones a la movilidad consecuencia de la pandemia, aunque las autopistas, en especial en Estados Unidos y Canadá, están demostrando una capacidad de recuperación importante cuando se suavizan las limitaciones. Queda por evaluar el efecto a largo plazo del teletrabajo y del comercio electrónico en los tráficos de las autopistas, y la recuperación del tráfico aéreo una vez se comience a normalizar la situación por el avance en la vacunación. A pesar del importante impacto, los dividendos recibidos de la cartera de infraestructuras alcanzaron 369 M€, 340 procedentes de autopistas y 29 de aeropuertos. La autopista LBJ, de Dallas, distribuyó por vez primera dividendos en diciembre de 2020.

Se ha reforzado el Plan de Sostenibilidad que incluye ambiciosos objetivos de reducción de emisiones de CO₂, alcanzando la neutralidad de emisiones en 2050. En 2020 hemos reducido en términos relativos nuestra huella de carbono un 4,6%. El cuidado y protección de nuestros trabajadores es una prioridad a la que dedicamos el mayor esfuerzo. En este sentido se ha aprobado el plan de Salud y Seguridad y las cifras de siniestralidad han mejorado sensiblemente, reduciéndose en un 18% el índice de frecuencia de lesiones graves y accidentes fatales.

Adicionalmente Ferrovial ha implantado un nuevo modelo organizativo más ágil y eficiente obteniendo ahorros anualizados de 49 millones de euros en gastos generales. Y cabe destacar que Ferrovial Construcción ha mejorado sensiblemente sus resultados, como lo pone de manifiesto el 2,3% de margen EBIT y el flujo de caja generada en el año, que suma 293 M€ antes de impuestos. La venta de la división de Servicios, que está tomando más tiempo de lo previsto inicialmente, ha dado sus primeros pasos con la desinversión de las actividades en Australia y Nueva Zelanda.

Las ventas se incrementaron un 4,7%, alcanzando los 6.341 M€, y el EBITDA de las actividades continuadas ascendió a 409 M€, lo que supone un aumento del 238% sobre el ejercicio de 2019. El resultado neto arroja unas pérdidas de 410 M€, 322 M€ en términos proforma. El conjunto de la cartera de Construcción y Servicios totalizó 23.156 M€.

La retribución al accionista, sumando los importes correspondientes a reparto de dividendo y a recompra y amortización de acciones, se situó en 377 M€, un 27,5% menor a la del año precedente. La cotización ha experimentado un descenso de 16,2% durante el año 2020, algo superior al del IBEX35 que bajó un 15,45%.

El compromiso por mantener los máximos estándares en el ámbito medioambiental, social y de gobernanza queda refrendado por la inclusión de Ferrovial, por 19º año consecutivo, en el Dow Jones Sustainability Index. Asimismo seguimos presentes en los índices FTSE4Good, MSCI, Vigeo, ISS ESG, STOXX, CDP y Bloomberg Gender Index, y por primera vez se someterá este año a votación con carácter consultivo en la Junta General nuestro Plan de Reducción de Gases de Efecto Invernadero.

COVID-19 ha puesto a prueba a la sociedad. Nuestra respuesta fue decidida desde el primer minuto. Junto a otras iniciativas, constituimos el fondo “Ferrovial Juntos COVID-19” que destinó 8,7 M€ a la adquisición de equipamiento sanitario, apoyo a la investigación de vacunas y ayuda alimentaria en todos los países donde operamos.

Este año, más que nunca, quisiera reconocer la contribución que día a día prestan nuestros trabajadores, incluso en circunstancias de máxima contrariedad como las que nos está tocando vivir. Y por supuesto agradecemos, como no podía ser menos, el apoyo de inversores, accionistas y clientes, cuya confianza en la empresa son la mejor garantía para la creación de valor para el conjunto de la sociedad.

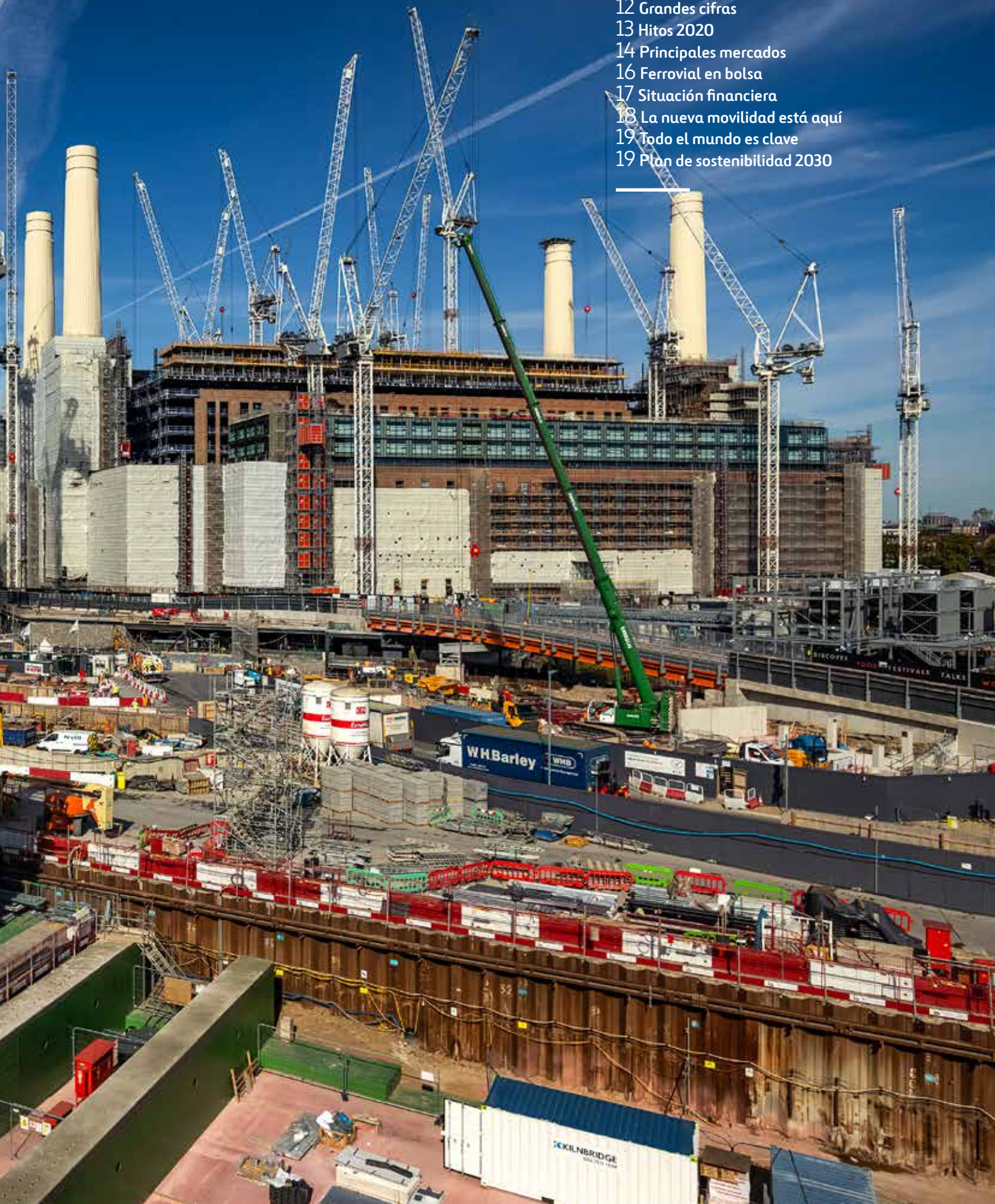


Northern Line Extension, Londres, Reino Unido. © José Manuel Ballster

1.1

EN 2 MINUTOS

- 12 Grandes cifras
- 13 Hitos 2020
- 14 Principales mercados
- 16 Ferrovial en bolsa
- 17 Situación financiera
- 18 La nueva movilidad está aquí
- 19 Todo el mundo es clave
- 19 Plan de sostenibilidad 2030



EN 2 MINUTOS

GRANDES CIFRAS

TOTAL DE LIQUIDEZ (M€)

7.964

ex-infraestructuras.
Incluye líneas de liquidez
disponible (1.333M€)

CAJA NETA (M€)

1.991

ex-infraestructuras.
Incluye la caja neta de Servicios (216 M€)

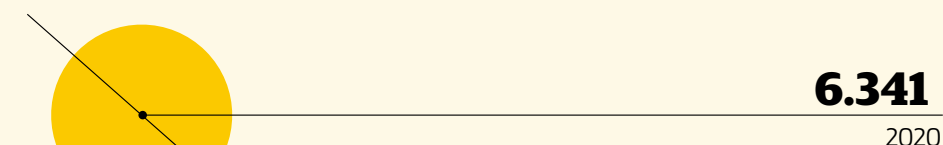
PLANTILLA A CIERRE*

80.119
2020

92.113
2019

*a 31 de diciembre de 2020

VENTAS* (M€)



+4,7%

respecto a 2019

6.341

2020

6.054

2019

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

1.785

*Soportados, pagados y recaudados en 2020

CAPITALIZACIÓN (M€)

16.564

-16,20%

respecto a 2019

EMISIONES DE CO₂ scope 1&2 tCO₂ eq/M€

-56%

en términos relativos respecto a 2009

* Cifras excluyendo Servicios, clasificada como actividad discontinuada.

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾

-11,0%

respecto a 2019

BENEFICIARIOS DE PROYECTOS SOCIALES

229.639

de beneficiarios de los Programas
Juntos Sumamos, Infraestructuras
Sociales y otros



Nuestro resumen
del 2020

FLUJO DE OPERACIONES* (M€) (antes de impuestos)

839

ex-infraestructuras

501

en desinversiones

(1) Variación interanual del índice que recoge el número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas. No se incluyen contratistas.

EN 2 MINUTOS

HITOS 2020



FerroNews 2020

Enero

Aprobación del Plan Estratégico HORIZON 24

Febrero

Ferrovial alcanza un beneficio neto de 268 millones de euros, mejorando sus resultados en 2019

Heathrow ya es carbon neutral y se compromete a reducir por completo sus emisiones antes de mediados de 2030

Mayo

Emisión de bonos por 650 millones de euros a 6 años, con un cupón anual del 1,382%

Ferrovial Agroman cambia su nombre por Ferrovial Construcción

Abril

Constitución del fondo "Ferrovial Juntos COVID-19"

Ferrovial participará en el diseño y desarrollo de la alta velocidad británica HS2

Marzo

Webber se adjudica contratos en Texas por 655 millones de dólares

Realización de servicios críticos e imprescindibles durante la crisis del COVID-19

Junio

Adjudicación de la reconstrucción de la autopista texana SL12 por 301 millones de dólares

Venta de Broadspectrum a Ventia por 465 millones de dólares australianos

Emisión de bonos por 130 millones de euros a 6 años, con un cupón anual del 1,382%

Julio

El fondo "Ferrovial Juntos COVID-19" dona 8,7 millones de euros para equipamiento sanitario, investigación y ayuda social

Adjudicación de la reconstrucción de la estación ferroviaria Varsovia Oeste por 433 millones de euros

Venta del 5% de la participación en Budimex por 58 millones de euros

Octubre

Adjudicación de la expansión y renovación de la FM 1960 en Houston, por 70 millones de dólares

Primera compañía en certificar con AENOR su estrategia con los ODS

Septiembre

Venta de la participación en Norte Litoral y Via do Infante por 171 millones de euros

Refinanciación de la autopista LBJ en Texas, por 622 millones de dólares

Agosto

Nombramiento como empresa más sostenible en los World Finance Sustainability Awards 2020

Webber recibe la concesión de su primer proyecto de licitación en Atlanta

Noviembre

Presencia en los índices de sostenibilidad DJSI World y Europe por decimonoveno año

Incremento de la participación en la I-77 hasta el 65,1%

Emisión de bonos de 500 millones de euros a 8 años, con un cupón anual del 0,54%

Diciembre

CDP incluye a Ferrovial en su "Lista A" por sus acciones para combatir el cambio climático

Acuerdo con HyperloopTT para explorar proyectos en EE.UU.

Primer reparto de dividendo de la autopista LBJ, por 229 millones de dólares

EN 2 MINUTOS

PRINCIPALES MERCADOS*

EE.UU.:

2.340 M€

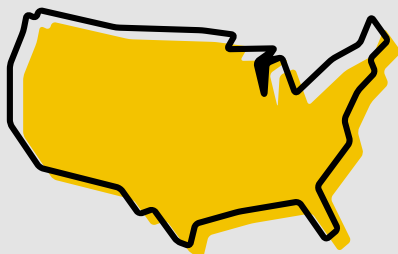
VENTAS

108 M€

RBE

5.946

PLANTILLA



CANADÁ:

272 M€

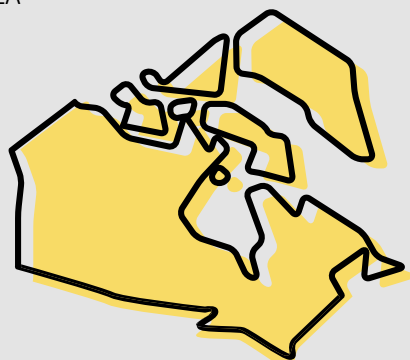
VENTAS

205 M€

RBE

783

PLANTILLA



POLONIA:

1.877 M€

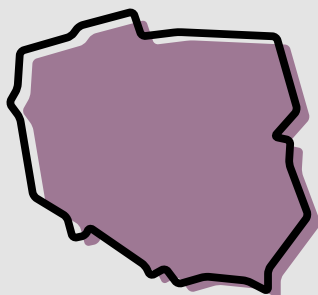
VENTAS

194 M€

RBE

6.368

PLANTILLA



REINO UNIDO:

818 M€

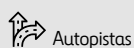
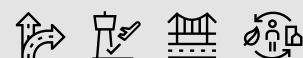
VENTAS

86 M€

RBE

15.245

PLANTILLA



Autopistas



Aeropuertos



Construcción



Servicios



Movilidad



Electricidad



Agua

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

ESPAÑA:

936 M€

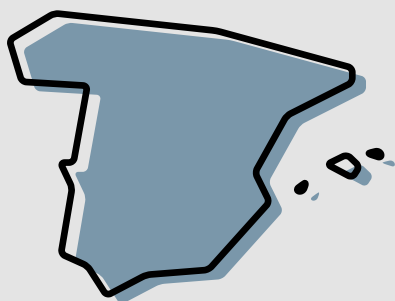
VENTAS

33 M€

RBE

42.892

PLANTILLA



VENTAS

11%

Otros

37%

EE.UU. y Canadá

27%

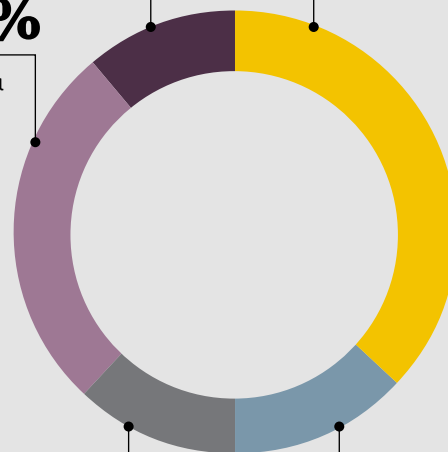
Polonia

12%

Reino Unido

13%

España



LATINOAMÉRICA:

198 M€

VENTAS

29 M€

RBE

4.732

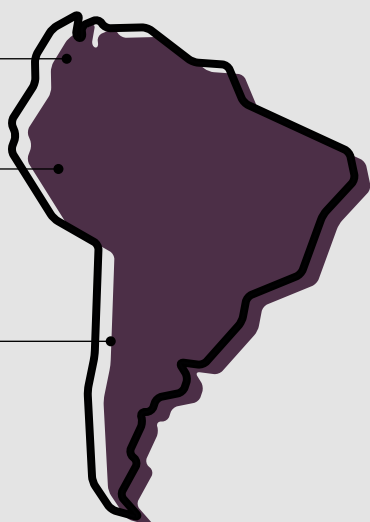
PLANTILLA



Colombia

Perú

Chile



VALORACIÓN ANALISTAS

3%

Polonia

1%

Otros

7%

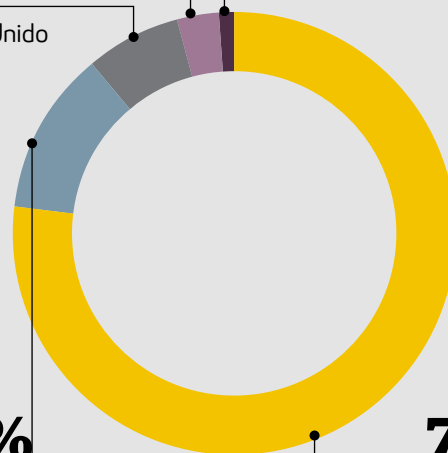
Reino Unido

12%

España

77%

EE.UU. y Canadá

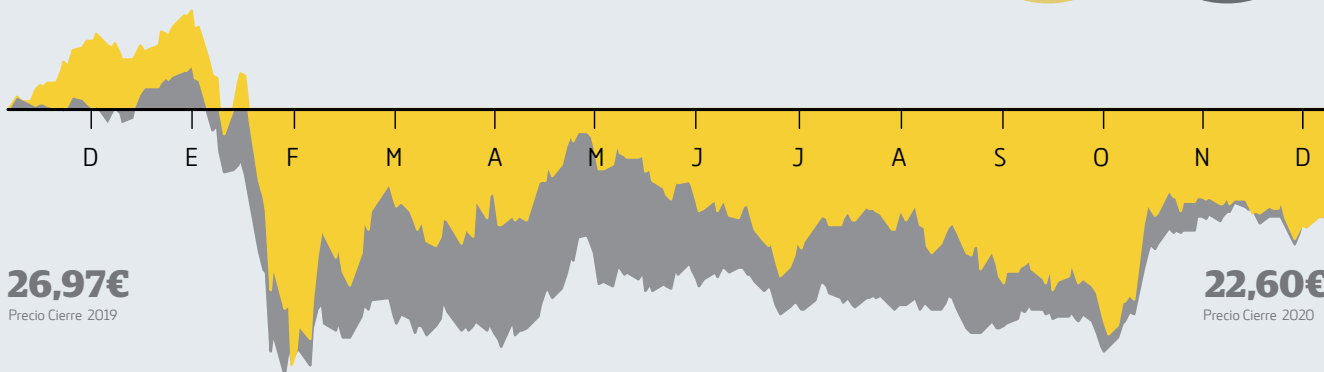
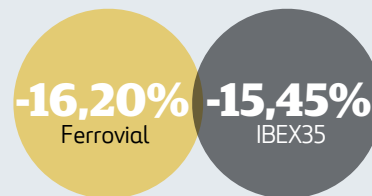


EN 2 MINUTOS

FERROVIAL EN BOLSA

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN EN 2020

IBEX35 & FERROVIAL



DATOS HISTÓRICOS DE LA ACCIÓN

	2020	2019	2018
PRECIO CIERRE (€)	22,60	26,97	17,70
MAX. (€)	30,45	27,21	19,78
MIN. (€)	17,49	17,71	16,20
VWAP (€)	23,66	23,15	17,86
EFFECTIVO MEDIO DIARIO (M€)	46,86	47,05	27,39
VOLUMEN MEDIO DIARIO (M ACC)	1,97	2,02	1,54
NÚMERO DE ACCIONES (M ACC)	732,90	735,22	738,46
CAPITALIZACIÓN (M€)	16.564	19.829	13.067

CAPITALIZACIÓN (M€)

16.564

RETORNO AL ACCIONISTA(TSR)*

-14,2%

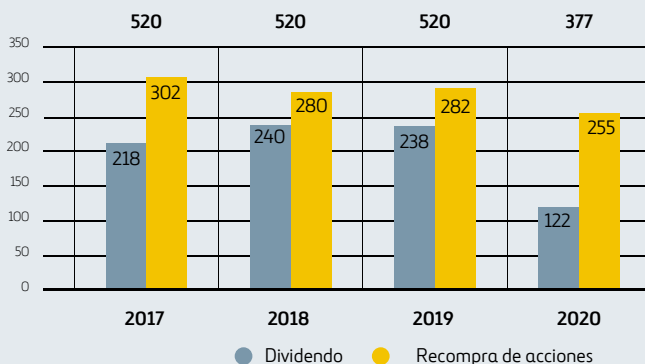
CALIFICACIÓN CREDITICIA

BBB

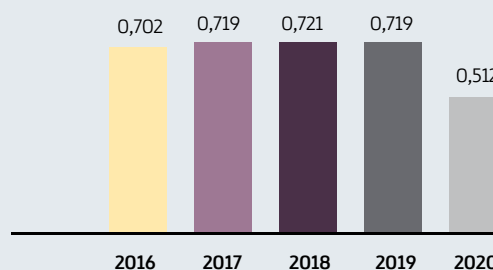
S&P Y FITCH

* Retorno al Accionista (TSR): es la suma de la revalorización / depreciación de las acciones en el período y otros pagos tales como los derivados de la compra de los derechos de suscripción entregados a los accionistas.

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



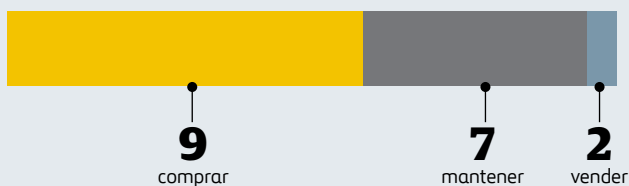
DIVIDENDO FLEXIBLE*



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

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

18 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre.



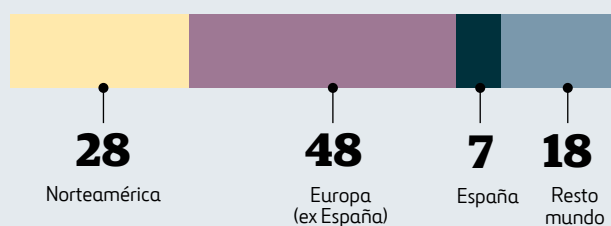
PRECIO OBJETIVO

26,29€

CONTACTO CON EL MERCADO

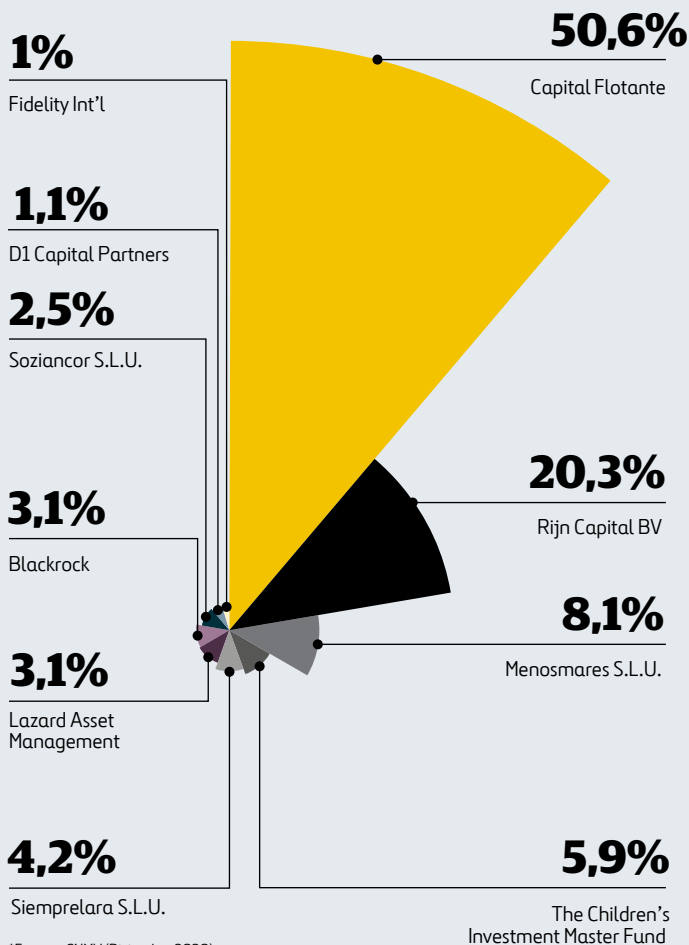
En torno a 140 reuniones, en su mayoría calls, 29 roadshows, principalmente en formato virtual, con cerca de 900 inversores.

INVERSORES INSTITUCIONALES* (%)



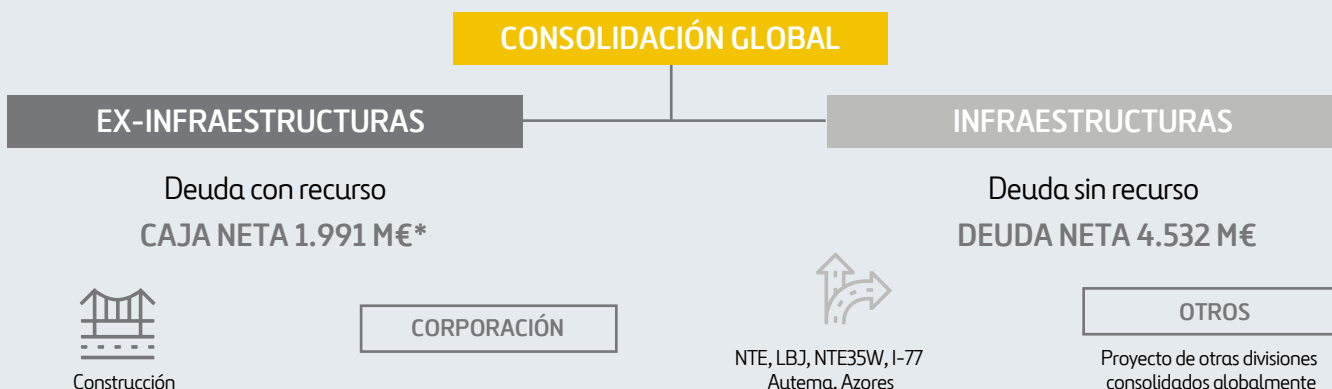
*Fuente: CMiZi (Octubre 2020)

ESTRUCTURA ACCIONARIAL*



*Fuente: CNMV (Diciembre 2020)

SITUACIÓN FINANCIERA



ACTIVOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

407 ETR
Express Toll Route
43,23%
Participación

Heathrow
25%
Participación

Aberdeen International Airport
50%
Participación

GLASGOW AIRPORT
50%
Participación

SOU Southampton Airport
50%
Participación

EN 2 MINUTOS

LA NUEVA MOVILIDAD ESTÁ AQUÍ

La nueva era de la movilidad estará marcada por la conectividad, la automatización y el servicio a bordo de los vehículos. Las infraestructuras conectadas son cruciales. Ferrovial está impulsando AIVIA, un nuevo concepto para desarrollar y ofrecer corredores seguros y sostenibles para el tráfico mixto, mejorando los servicios y la experiencia del usuario.

SOLUCIÓN: ESCALABLE, ADAPTABLE, PREPARADA PARA EL FUTURO

GESTIÓN ACTIVA

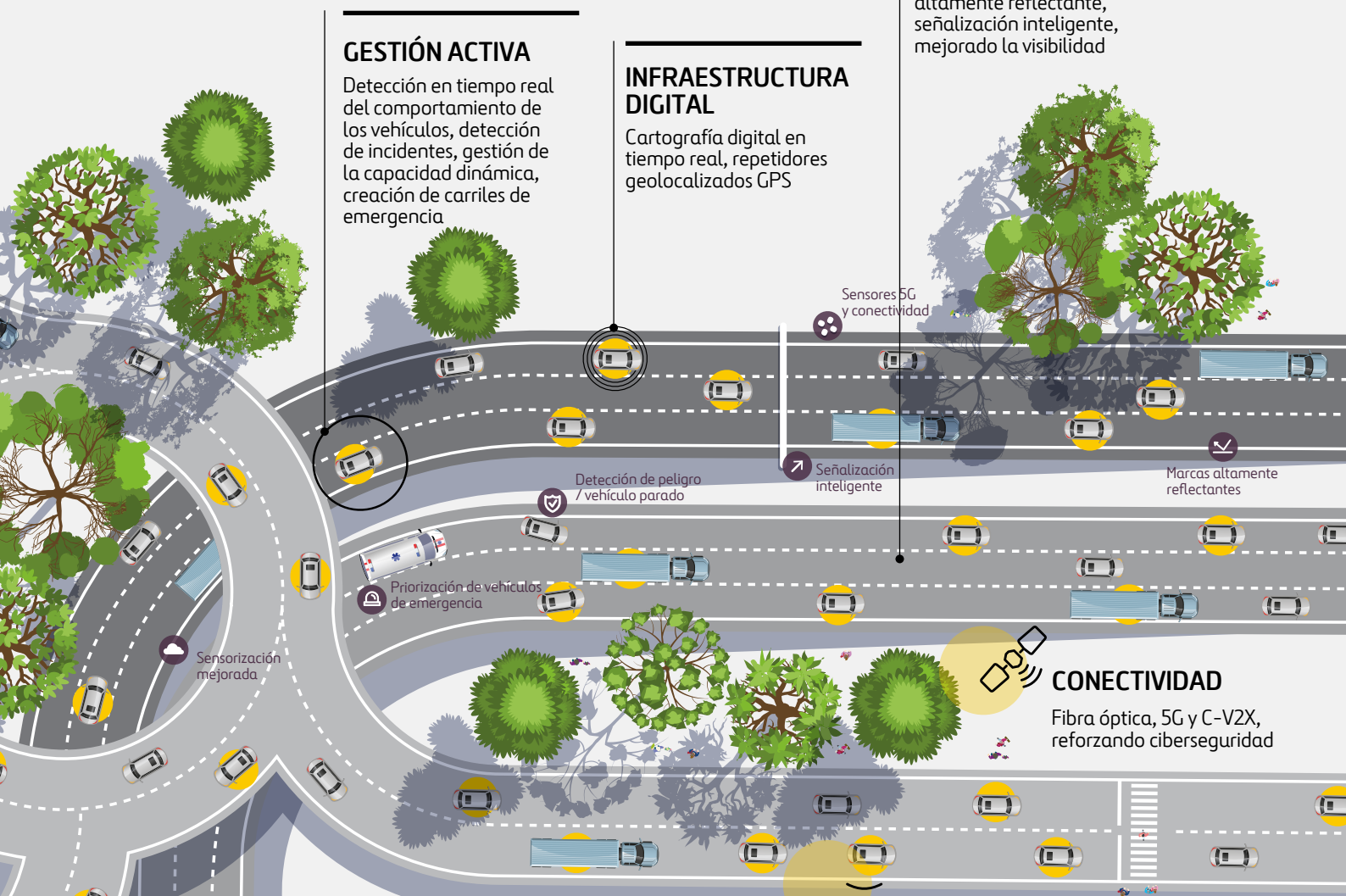
Detección en tiempo real del comportamiento de los vehículos, detección de incidentes, gestión de la capacidad dinámica, creación de carriles de emergencia.

INFRAESTRUCTURA DIGITAL

Cartografía digital en tiempo real, repetidores geolocalizados GPS

INFRAESTRUCTURA FÍSICA

Marcado de pavimento altamente reflectante, señalización inteligente, mejorado la visibilidad



CONECTIVIDAD

Fibra óptica, 5G y C-V2X, reforzando ciberseguridad

BENEFICIOS

SEGURIDAD

Reducción de accidentes gracias a la supervisión activa y respuesta inmediata

SOSTENIBILIDAD

La optimización del uso de las carreteras reducirá la congestión en los corredores

SERVICIO

La infraestructura digital generará valor añadido para los vehículos

VALOR

La optimización de la capacidad deriva en más usuarios para los mismos carriles y en nuevos servicios de valor

FLUIDEZ

La supervisión completa del tráfico mixto reducirá el tiempo de viaje

EN 2 MINUTOS

Seguridad, Salud y Bienestar:

TODO EL MUNDO ES CLAVE

Ferrovial ha aprobado su Estrategia de Salud, Seguridad y Bienestar, siguiendo el Plan Estratégico Horizon 24. Las personas son fundamentales para garantizar que la compañía opere en un entorno de trabajo seguro y saludable.

EL OBJETIVO:
"Todos tenemos un papel esencial para crear lugares de trabajo más seguros, donde protegernos unos a otros"

ELEMENTOS DEL PLAN



LIDERAZGO

- Potenciando los éxitos
- Desarrollando excelencia
- Aprendiendo unos de otros

COMPETENCIA

- Entrenamiento
- Empoderamiento
- Entrega



RESILIENCIA

- Enfoque en situaciones de alto potencial riesgo para lesiones graves, fatales u otros siniestros
- Gestión de riesgos

COMPROMISO

- Comunicación
- Acceso a la información
- Intercambio de conocimiento



EXPECTATIVAS DEL PLAN

1.

Recompensar el éxito

2.

Empoderar a las personas

3.

Intolerancia con los incidentes

4.

Cultura de innovación y aprendizaje

5.

Dar voz a todos

6.

Gestión de riesgos

PLAN DE SOSTENIBILIDAD 2030

Enmarcado en el Plan Horizon 24, el plan de sostenibilidad establece un compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y un ambicioso objetivo de reducción de carbono, al tiempo que conforma un portafolio de soluciones de negocio para una economía sostenible.

CRITERIOS ESG



SOCIAL

- Igualdad de oportunidades
- Talento local
- Salud y bienestar
- Seguridad ocupacional
- Inversión en la comunidad



GOBIERNO

- Buen Gobierno
- Sostenibilidad en la gobernanza



MEDIO AMBIENTE

- Estrategia Climática
- Huella Hídrica
- Biodiversidad
- Economía circular
- Movilidad sostenible
- Innovación

ESTRATEGIA

1.

Progreso en perspectiva

2.

Horizon 24

3.

Infraestructuras Sostenibles

4.

Descarbonización

5.

For a world on the move

6.

Alineamiento con los ODS





Autopista Norte Litoral, Oporto-Ponte de Lima, Portugal. © José Manuel Ballester

1.2

ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

- 22 Visión global
 - 26 Autopistas
 - 30 Aeropuertos
 - 32 Construcción
 - 36 Servicios
 - 38 Nuevos negocios
-

VISIÓN GLOBAL

LA ESTRATEGIA SIGUE VIGENTE

En 2020 la compañía lanzó su Plan Horizon 24. Esta estrategia continúa vigente, con el foco en la preservación de la liquidez y el fomento de la eficiencia, a la vez que se evalúan oportunidades de crecimiento.

El año 2020 ha estado marcado por los efectos económicos y sanitarios de la pandemia de la COVID-19. Desde marzo, muchos países restringieron la movilidad, lo que ha repercutido enormemente en la demanda de servicios y, en consecuencia, en el transporte. La compañía ha experimentado un importante descenso de las cifras de tráfico en sus carreteras y aeropuertos, pero al mismo tiempo ha respondido con firmeza a este reto centrándose en la seguridad y salud, reforzando su posición financiera y contribuyendo al progreso de la sociedad.

El desarrollo de vacunas y tratamientos, los estímulos anunciados por los gobiernos (COVID-19 *stimulus bill* en EE.UU., Fondo Europeo de Recuperación en la UE) y las medidas adoptadas por el sector privado están allanando el camino de la recuperación, que diferirá según geografías y empresas, y contribuirá a la transformación del sector de las infraestructuras hacia una industria más ecológica, digital e integradora.

En este contexto, la inversión en infraestructuras sostenibles e innovadoras sigue siendo un factor clave para la recuperación económica. El desarrollo de infraestructuras sostenibles, la conservación de los recursos para las necesidades futuras y la aceleración de tendencias como la movilidad o la digitalización, presentan oportunidades atractivas para Ferrovial:

- La congestión en las ciudades y en las vías de acceso requerirá de nuevas infraestructuras de transporte y alternativas de movilidad más innovadoras y que contribuirán a la descarbonización. Tendencias como el teletrabajo o el comercio electrónico se han acelerado durante la pandemia, impactando en los patrones de comportamiento y en la evolución del tráfico, por ejemplo, incrementando el tráfico de vehículos pesados en autopistas de peaje junto a los corredores industriales y logísticos, y disminuyendo los viajes de negocios.
- La digitalización de las infraestructuras de transporte y la creciente necesidad de conectividad entre las infraestructuras, los vehículos y los usuarios, demandarán nuevas inversiones en tecnología. Los vehículos autónomos y las infraestructuras conectadas que se requerirán desempeñarán un papel fundamental en la mejora de la seguridad vial y el rendimiento de las autopistas.
- La concienciación por el cambio climático y los compromisos de descarbonización demandarán el desarrollo de nuevas infraestructuras en sectores como la electrificación, el tratamiento de agua y el saneamiento, la eficiencia energética o la economía circular.

Además del impacto que la pandemia tendrá sobre la economía, Ferrovial se enfrenta a varios retos:

- La competencia de otras compañías de infraestructuras, cuyo interés en proyectos *greenfield* en países desarrollados va en aumento, y de fondos de inversión, que aportan liquidez al mercado y buscan mayor rentabilidad.
- La descarbonización del transporte, un objetivo primario para el sector, ya que es responsable de una parte significativa de las emisiones globales.
- La evolución normativa y la estabilidad jurídica, factores claves a la hora de invertir en activos de largo plazo y en la selección de países.
- Las tensiones comerciales, políticas y sociales en los países en los que la compañía opera, que podrían afectar a la recuperación económica.

ESTRATEGIA

Prioridades estratégicas

- **Las personas:** son el pilar fundamental de la estrategia de la compañía. El modelo de gestión de personas de la compañía es una fuente clave de ventaja competitiva y se basa en tres pilares principales, la seguridad de las personas, la gestión del talento y el compromiso. Ferrovial ha definido estructuras organizativas y de gestión para garantizar la alineación con la estrategia, asegurando la igualdad de oportunidades y la diversidad. Ferrovial promoverá los más altos estándares de seguridad y salud en sus operaciones basados en la prevención y el objetivo de cero accidentes. Además, la compañía se centrará en identificar, desarrollar y retener el talento, y seguirá reforzando el compromiso creando entornos de trabajo para maximizar la contribución de sus empleados.
- **Crecimiento sostenible:** desarrollar y operar proyectos de infraestructuras sostenibles, innovadores y eficientes, de alto valor concesional. La compañía se centrará en sus mercados principales (EE.UU., Canadá, España, Reino Unido y Polonia), mientras analiza oportunidades en otras regiones como Australia y otros países clave de Europa y Latinoamérica.
 - En Autopistas, Ferrovial continuará desarrollando proyectos *greenfield* con riesgo de tráfico, con el foco en las *Managed Lanes*, principalmente en Estados Unidos y Canadá, generando proactivamente *pipeline* y licitando proyectos estratégicos. La compañía también mantendrá sus ventajas competitivas en mercados con buenas perspectivas de crecimiento de proyectos *pay-per-use*.
 - En Aeropuertos, la compañía se centrará en preservar el efectivo y la liquidez mientras continúa implantando mejoras operativas y explora nuevas oportunidades y asociaciones por todo el mundo.



Autopista 407 ETR, Toronto, Canadá. © José Manuel Ballester



Horizon 24
Plan Estratégico

- En Construcción, los objetivos son mantener una rentabilidad sostenible e incrementar el negocio junto a otras divisiones del Grupo. La compañía apoyará el negocio de las infraestructuras centrándose en proyectos *greenfield* de transporte y desarrollará capacidades locales adicionales en países seleccionados.
- Ferrovial seguirá fortaleciendo sus capacidades para otras oportunidades relacionadas con infraestructuras sostenibles en sectores adyacentes como la electrificación, el agua y la movilidad.

La disciplina financiera seguirá siendo una prioridad para Ferrovial, reforzando su estructura de capital y rotando los activos y negocios no esenciales para obtener valor y financiar el crecimiento futuro.

- **Excelencia operativa:** con el foco en alcanzar ambiciosos objetivos de sostenibilidad (medioambiental, social y de gobierno), fomentar la eficiencia y optimizar los procesos básicos.

La sostenibilidad es un asunto esencial en las operaciones de la compañía, centrándose en reducir el impacto medioambiental, priorizar la seguridad y contribuir al desarrollo de la sociedad. En este sentido, Ferrovial ha actualizado su estrategia de sostenibilidad, que está alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU y con el Plan Horizon 24. Entre sus objetivos incluye la descarbonización, la reducción de la huella hídrica, la igualdad de género o la integridad, entre otros, al tiempo que busca reorientar la cartera de proyectos para ofrecer soluciones para una economía sostenible.

En este contexto, Ferrovial continuará buscando mantener de forma proactiva su presencia en índices de sostenibilidad como el *Dow Jones Sustainability*, *Carbon Disclosure Project* o *FTSE4Good*.

En infraestructuras, Ferrovial seguirá potenciando sus capacidades distintivas, como la gestión del tráfico y la optimización de los ingresos, y su experiencia en activos como la 407 ETR, las *Managed Lanes* de Texas o el Aeropuerto de Heathrow. En Construcción, la compañía mantendrá sus referencias y capacidades en el diseño y construcción de proyectos complejos.

- **Innovación:** mejorar la actividad principal apoyando la transformación digital de la compañía y desarrollando nuevas capacidades y servicios que refuercen su competitividad. Ferrovial desarrollará la innovación digital y disruptiva a nivel corporativo y promoverá proyectos con las unidades de negocio, focalizándose en la creación de valor y el fomento de una cultura emprendedora.

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

PLAN HORIZON 24: AÑO UNO

El Plan Estratégico Horizon 24 abarca el período 2020-2024. Se centra en la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. El plan persigue una empresa más ágil, innovadora y eficiente. A pesar del impacto de la COVID-19, Horizon 24 está avanzando en los asuntos cruciales.

TENDENCIAS



Movilidad



Tecnología



Demografía



Sostenibilidad

MERCADOS



VISIÓN

Desarrollar y operar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes creando valor para los stakeholders

PROPÓSITO

Infraestructuras sostenibles para un mundo en movimiento

VALORES



Colaboración



Respeto



Innovación



Excelencia



Integridad

PRIORIDADES



Talento

- Implantación del nuevo Plan de Seguridad, Salud y Bienestar. Reducción de más del 18% del índice de frecuencia de accidentes graves y fatales en 2020 respecto a 2019.
- Lanzamiento de una nueva estrategia centrada en el compromiso y el talento.
- Compromiso con los empleados y la sociedad en la crisis de la COVID-19 (seguridad y salud de los empleados, servicios esenciales, fondo "Ferrovial Juntos COVID-19").



Crecimiento sostenible

- Desarrollo y licitación en los sectores y áreas geográficas principales.
- Compromiso de desinversión de actividades no esenciales: 500 M€ de desinversiones en 2020.
- Planes de acción implementados para compensar el impacto de la COVID-19 en las infraestructuras de transporte.



Excelencia operativa

- Cambio de rumbo en la división de Construcción (de un margen EBIT negativo a +2,3% en 2020)
- Nuevo modelo operativo implantado, con una reducción de costes de ~50 M€
- Comprometidos con la sostenibilidad: reducción de la huella ambiental en 2020 (huella de carbono -6% vs 2019, compensación de la Huella Hídrica >30x Business Water Index).



Innovación

- Colaboración con soluciones de transporte innovadoras (p.ej., Hyperloop) y fondos (p.ej., ATOMICO)
- Lanzamiento de la cuarta edición del programa de innovación de Ferrovial, Zuritanken, con más de 300 ideas recibidas.
- Lanzamiento de Foresight, la plataforma de innovación abierta de Ferrovial para construir el futuro de las infraestructuras de transporte y la movilidad.



Autopista LBJ Express, Texas, Estados Unidos. © José Manuel Ballester

AUTOPISTAS

LISTOS PARA LA RECUPERACIÓN

Cintra contribuye a reducir el déficit de inversión en infraestructuras, principalmente en entornos urbanos cada vez más congestionados, con modelos concesionales sostenibles que minimizan la necesidad de fondos públicos.

Cintra desarrolla su actividad en mercados con instituciones predecibles, con buenas perspectivas económicas (Norteamérica, Australia y Europa), mercados financieros desarrollados y con una elevada demanda de infraestructuras de transporte. Los proyectos se enfocan en resolver los problemas de congestión de tráfico en zonas urbanas (concesiones *greenfield* complejas).

Los más de 50 años de experiencia, los profundos conocimientos en nuevas tecnologías aplicadas al *pricing* (*advanced analytics*), así como las sinergias con Ferrovial Construcción, hacen de Cintra una compañía con un elevado potencial de creación de valor y fuertes ventajas competitivas.

Durante 2020, la pandemia de la COVID-19 ha conllevado restricción de movimiento de la población en todas las regiones en las que Ferrovial tiene sus activos, impactando considerablemente sobre los niveles de tráfico de las autopistas, que ha oscilado con el incremento y disminución de los niveles de contagio y las consecuentes restricciones al movimiento impuestas por las autoridades locales. Sin embargo, el impacto en los resultados ha sido más limitado debido al mejor comportamiento que ha tenido el tráfico comercial y de pesados durante el año, así como a la flexibilidad tarifaria de los activos.

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.). La *Managed Lanes* I-66 (50%), 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 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 (construc-

ción, financiación, operación y gestión del tráfico) le permite optar a unas mayores tasas de retorno iniciales (TIR).

La creación de valor se produce al disminuir la tasa de descuento de flujos futuros a medida que se eliminan (construcción) o reducen (tráfico/financiación) los riesgos del proyecto según avanza la concesión.

Un ejemplo de esta eliminación de riesgos de construcción son las aperturas de distintos tramos de autopistas en Colombia, Eslovaquia y Australia en 2020, logradas a pesar del difícil entorno. En Ruta del Cacao (Colombia) se han abierto cuatro segmentos de los nueve totales del proyecto. En D4R7 (Eslovaquia) se han abierto 33,5 de los 59 km totales de la autopista. Finalmente, en OSARs (Australia), ya se han abierto seis proyectos de los ocho que tiene la concesión.

También se eliminaron riesgos de financiación durante 2020. En la 407 ETR (Canadá), por ejemplo, se emitieron 1450 millones de dólares canadienses de bonos, a través de tres emisiones de 700 millones al 2,84%, 350 millones al 1,80% y 400 millones al 2,59%, todas ellas con vencimientos más allá de 2025, adelantando la refinanciación de todos los vencimientos de 2021, además de dotar a la concesionaria de liquidez. En Toowoomba (Australia) se refinanciaron 400 millones de dólares australianos con un margen muy competitivo del 0,90% (coste total 4,66%). No hay más vencimientos de deuda en esta concesión hasta 2025.

Rotación de activos maduros

Tras reducir riesgos, el valor creado se materializa con la venta de proyectos maduros, utilizando los ingresos obtenidos para la inversión 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

NORTEAMERICA

96%

basado en consenso de analistas

CONCESIONES

23

(incluyendo Ausol como una concesión)

KILÓMETROS

1.475

DIVIDENDOS (M€)

340

40% del flujo total (ex-infra)

INVERSIÓN GESTIONADA (M€)

20.801

93% internacional



Entrevista con Alejandro de la Joya CEO de Cintra

LA MOVILIDAD DESPUÉS DE LA PANDEMIA

Las restricciones a la movilidad adoptadas por los gobiernos de todo el mundo para hacer frente a la pandemia han modificado los patrones de comportamiento, afectando negativamente al tráfico en las carreteras. El aumento del teletrabajo y del comercio electrónico representan las dos caras de la misma moneda, con impactos diferentes sobre la congestión ¿Cómo es el balance de estos dos efectos? y ¿Están aquí para quedarse? son los grandes interrogantes a despejar.

Durante la COVID-19 (Norteamérica)

COVID-19

- El tráfico de vehículos ligeros ha disminuido por confinamientos y restricciones: aumento del teletrabajo y reducción del ocio.
- El tráfico de pesados se sostiene en niveles similares a la situación pre-COVID por el auge del comercio electrónico.



IMPACTO DEL TELETRABAJO

5%-10%

del empleo pre-COVID-19

35%-40%

del empleo durante la COVID-19

COMERCIO



TRADICIONAL
-10%
en 2020

ELECTRÓNICO
+20%
en 2020



Después de la pandemia

TELETRABAJO

- Impacto en los viajes de hora punta en zonas urbanas
- Aumento de viajes no laborales fuera de horas punta
- Modelo residencial periférico con viajes más largos



COMERCIO ELECTRÓNICO

- Consolidación como canal popular, cómodo y económico tras la experiencia de la COVID-19
- Aumento global de viajes en horarios laborales: el tráfico de envíos y devoluciones supera la reducción de desplazamientos particulares
- Disrupción sobre el tráfico por las paradas continuas de grandes vehículos en entornos con aparcamiento limitado

Pay



y 48% de Via do Infante), por un valor total de 171 millones de euros. Además, Cintra tendrá un contrato para la gestión de ambos activos hasta el final de ambas concesiones. El cierre de la operación se producirá cuando reciba la aprobación de las autoridades portuguesas y las entidades financieras.

Infraestructuras socialmente responsables

Los proyectos *Managed Lanes*, eje central de la estrategia de Ferrovial, han demostrado ser la forma más eficiente y menos contaminante de responder a la creciente demanda de movilidad urbana de una forma fácil, rápida y eficiente. Las emisiones de CO₂ son mayores en el modelo tradicional de tráfico *stop and go* que en un modelo continuo de *free flow*, que es el que ofrecen las *Managed Lanes* a sus usuarios. Adicionalmente, es un modelo socialmente responsable desde el punto de vista de la inversión, al ser los usuarios que utilizan la autopista los que “subsidian” la reconstrucción y operación de carriles de uso gratuito que usa todo el mundo.

Usuarios: prioridad máxima

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

En 2020, la autopista 407 ETR mantuvo sus elevados índices de satisfacción de cliente, del 88%, en el servicio en la autopista y en su *call center*, que atendió más de 2,3 millones de peticiones y volvió a ser premiado *World Class Call Center* por su excelencia en calidad de servicio por séptimo año consecutivo. Además de esto, en 2020 también la 407 ETR ha logrado el lanzamiento de su app como respuesta a la demanda creciente de los usuarios, que valoran una experiencia puramente digital.

En la mañana del 11 de febrero de 2021 se produjo una colisión de varios vehículos en el proyecto NTE3. Antes del accidente, la compañía realizó un tratamiento previo sobre la carretera de acuerdo con los estándares y las mejores prácticas aplicables, basándose en la previsión meteorológica existente. En el momento del accidente, la señalización variable electrónica avisaba a los conductores de las condiciones adversas pidiéndoles que procedieran con precaución. NTE3 está cooperando con las investigaciones de las autoridades.

Empleados: apoyo al mérito

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 2020, a pesar del entorno motivado por la pandemia, un 28% de los empleados han tenido la oportunidad de cambiar de puesto o localización, y una de cada cuatro personas trabaja en una asignación internacional.

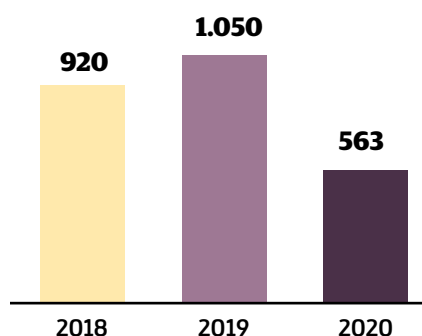
AIVIA Y EL FUTURO DE LAS AUTOPISTAS

Ferrovial lidera el desarrollo de los corredores inteligentes mediante su iniciativa AIVIA, de Orquestación de Corredores Conectados, junto a Microsoft, 3M y Kapsch, entre otros. 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 y mejorar la experiencia de viajero, su seguridad, la predictibilidad de los tiempos de trayecto y el acceso a contenidos de infotainment desde el vehículo. Los corredores conectados constituirán un elemento esencial de los sistemas de movilidad conectada a medida que los vehículos continúen evolucionando hacia la autonomía total y en el estadio intermedio de movilidad “mixta” a alta velocidad, en el que convivirán vehículo autónomo y convencional en el mismo espacio viario.

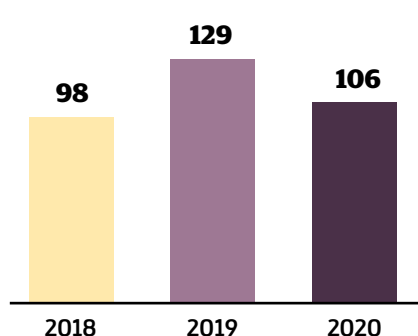
REFINANCIACIÓN DEUDA LBJ

En 2020, Cintra cerró la refinanciación de parte de la deuda en LBJ. Se obtuvieron 615 millones de dólares en el mercado de *Private Activity Bonds (PAB's)* a 20 años, con un coste *all-in* del 2,92% versus el cupón de entre 7 y 7,5% que tenían los PABs refinanciados, habiendo tenido la emisión una gran acogida por los inversores. Asimismo, el rating de Moody's subió a Baa2, manteniéndose el de FITCH en BBB-.

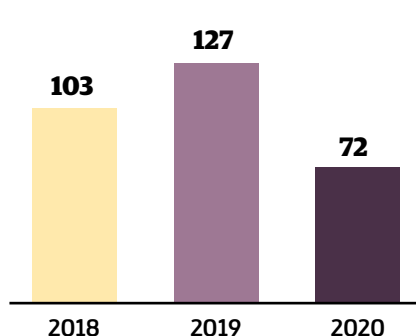
407 ETR (CANADÁ)
DIVIDENDOS RECIBIDOS
MCAD



NTE (EE.UU.)
RBE M\$



LBJ (EE.UU.)
RBE M\$





Autopista NTE 35W, Texas, Estados Unidos.

AEROPUERTOS

CALENTANDO MOTORES

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.

A

dicionalmente, desarrolla su negocio de líneas de transmisión eléctrica en Chile, donde se ubica el activo en operación Transchile y los proyectos de Centella y Tap Mauro, en fase de construcción.

ACTIVOS

Los efectos de la pandemia de la COVID-19 y, de forma destacada, las medidas de restricción de la movilidad han tenido un impacto relevante en el sector aeroportuario en 2020. Tanto Heathrow como AGS han registrado descensos en sus tráficos respecto a 2019: en el caso del *hub* londinense, del 72,7%, y, en el del grupo que integran Aberdeen, Glasgow y Southampton, del 75,9%. Si bien la reducción de esas restricciones en verano permitió un repunte del tráfico aéreo, su reinstauración en los últimos meses del año, particularmente en Reino Unido, hizo que este descendiera de nuevo de forma significativa.

En diciembre, el Tribunal Supremo británico dictó una sentencia unánime favorable a la apelación de Heathrow en relación a la suspensión del *Airports National Policy Statement* que permitirá al aeropuerto solicitar el permiso de planificación para su tercera pista: una victoria que vuelve a convertir su expansión en un objetivo estratégico para Ferrovial Aeropuertos, paralelo a los esfuerzos a corto para recuperar el tráfico tras la pandemia, manifestando el compromiso con los objetivos medioambientales y de cambio climático.

La finalización del periodo de transición para el Brexit el pasado 31 de diciembre no tuvo un impacto significativo en las operaciones de esos cuatro activos, ya que contaban con planes de contingencia para garantizar la continuidad de la operación y el servicio a sus pasajeros tras la salida definitiva de Reino Unido de la Unión Europea.

En cuanto al negocio de desarrollo y gestión de redes de transmisión eléctrica, en 2020 se han producido avances en la construcción y operación de la línea de 250 kilómetros y de la subestación de Centella, al norte de Santiago de Chile. Ferrovial Aeropuertos ha sido la adjudicataria de una concesión para la construcción, operación y mantenimiento de un nuevo tramo que conectará esa subestación con la línea de Los Piuquenes - Tap Mauro.

La combinación de esos proyectos en construcción y del negocio de Transchile -una línea de 204 kilómetros al sur del país-, hacen que Ferrovial ya cuente con 2.160 MW de capacidad en Chile que lo convierten en un actor relevante del sector en el país andino.

SEGURIDAD Y SALUD EN AEROPUERTOS

Los aeropuertos de Ferrovial se han colocado a la vanguardia de las medidas para proteger la salud de sus pasajeros y trabajadores en el contexto de la pandemia de la COVID-19:

- Uso obligatorio de mascarillas, instalación de pantallas protectoras y despliegue de señalética para mantener las distancias de seguridad.
- Implementación de robots asistidos por tecnología ultravioleta para la limpieza y desinfección continua.
- Colocación de envoltorios antivirales en superficies de alto contacto.
- Instalación de centros específicos para la realización de pruebas diagnósticas rápidas de COVID-19 en las Terminales 2 y 5 de Heathrow.
- Realización de tests rápidos antes de viajar a destinos que exigen una prueba negativa en origen.
- Exigencia de presentar un test negativo realizado, como máximo, tres días antes del vuelo desde cualquier aeropuerto del Reino Unido.
- Implementación de tecnologías *touchless* para minimizar el contacto con personas u objetos en puertas de embarque, en la reserva y recogida de compras o en los establecimientos de restauración.

Gracias a estas y otras medidas, los aeropuertos de Ferrovial han recibido varias distinciones. Heathrow fue reconocido en noviembre como el aeropuerto más seguro de Europa según el *Safe Travel Barometer* y certificado como un aeropuerto con 3-estrellas COVID-19 por *Skytrax*. Y el Aeropuerto de Glasgow, por su parte, recibió el premio *International Safety 2020* del *British Safety Council*.

CREACION DE VALOR

Eficiencia operativa y calidad de servicio

En un año de inédita complejidad para el conjunto del sector aeroportuario, Ferrovial Aeropuertos ha optimizado procesos bajo la premisa de proteger sus operaciones, la salud de sus pasajeros y trabajadores y mantener la calidad del servicio. Algunas de las medidas adoptadas han incluido la renegociación de contratos, la reestructuración de la estructura organizativa, la consolidación de las operaciones -mediante los cierres temporales, por ejemplo, de las Terminales 3 y 4 de Heathrow y cierre de una pista de aterrizaje-, o la reevaluación y aplazamiento de inversiones no esenciales.



Ferrovial Aeropuertos
“we make good
airports great”



Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido.

Cabe destacar asimismo que, en 2020, Heathrow fue reconocido por los *Skytrax World Airport Awards* como ‘Mejor Aeropuerto para Compras’ por décima vez consecutiva, y que las Terminales 3 y 5 del hub londinense se situaron entre las cinco mejores del mundo.

En cuanto a Transchile, en 2020 la disponibilidad de su línea de transmisión –la principal métrica de calidad de servicio en el ámbito de la distribución eléctrica– alcanzó el 99,98%.

Sostenibilidad

Si bien el coste sanitario y económico de la COVID-19 ha dominado el debate en torno al sector de la aviación en 2020, los desafíos para garantizar su crecimiento sostenible en el medio y largo plazo no solo no han cambiado, sino que aspectos como su contribución a la lucha contra el cambio climático han cobrado una centralidad todavía mayor para gobiernos, inversores y para el conjunto de la sociedad.

Conscientes de esos retos, los aeropuertos de Ferrovial han mantenido un compromiso ininterrumpido con la sostenibilidad en 2020 en su triple dimensión ambiental, social y de gobierno corporativo:

- Neutralidad de carbono en todas sus operaciones.
- Evaluación independiente de las iniciativas para reducir su huella de carbono con arreglo a la *Airport Carbon Accreditation de Airports Council International (ACI)*.
- Publicación de la estrategia *Target Net-Zero* de Heathrow, con la ambición de que 2019 sea el año en que realizó sus mayores emisiones de CO₂.
- AGS, a la cabeza de la clasificación mundial del *Global Real Estate*

Sustainability Benchmark (GRESB), con el Aeropuerto de Glasgow reconocido como líder mundial y europeo en la categoría de 5 estrellas y Aberdeen y Southampton segundo y tercer clasificados en Europa y Reino Unido.

- Los aeropuertos de AGS se convirtieron en los primeros en Reino Unido en probar las bolsas de seguridad Oxo-Biodegradables de 100 ml, diseñadas para transportar líquidos y geles.
- Heathrow siguió avanzando en su plan estratégico Heathrow 2.0, en virtud del cual sus terminales ya operan con energía de fuentes 100% renovables y cuenta con la mayor flota de vehículos eléctricos de Europa.

En cuanto al negocio de redes de transmisión, los activos de Ferrovial contribuyen a la integración de las energías renovables en la red de distribución chilena, y, por lo tanto, a los esfuerzos gubernamentales para la descarbonización del país.

Innovación

Entre los principales proyectos de innovación desarrollados por Ferrovial Aeropuertos en sus activos en 2020, cabe destacar:

- La introducción del vehículo autónomo en la red de autobuses del Aeropuerto de Southampton, para reducir costes operativos y reasignar recursos a la atención personalizada de los pasajeros sin renunciar a los mayores estándares de calidad de servicio y seguridad.
- El desarrollo por parte de Transchile de una solución, apoyada en tecnología de geolocalización y *big data*, para calcular rutas de acceso a activos en localizaciones remotas, para mejorar la seguridad del personal y reducir los tiempos de respuesta.

CONSTRUCCIÓN

UN PROYECTO TRANSFORMADOR

La división de Construcción es clave en la estrategia de Ferrovial, enfocada en el desarrollo de activos de infraestructuras complejas y sostenibles.

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 reconocida a nivel internacional por su capacidad de diseño y construcción de obras singulares y sostenibles, principalmente de grandes infraestructuras de transporte.

La situación actual provocada por la pandemia de la COVID-19 ha tenido un impacto limitado en Ferrovial Construcción, ya que una gran parte de sus proyectos en ejecución han sido valorados como actividad esencial. Pese a la difícil coyuntura actual, la división de Construcción ha incrementado en 2020 su nivel de facturación y registrado EBIT positivo del 2,3%. Estas magnitudes confirman el compromiso de la división para alcanzar su objetivo de EBIT del 3,5% en 2024, en línea con el Plan Estratégico Horizon 24.

En 2020, Ferrovial Construcción ha lanzado el Proyecto Abacus que incluye, entre otras iniciativas de seguridad y salud, tecnología e innovación, el programa OPIP para la mejora de procesos operativos que optimizará la gestión del riesgo y así consolidar la rentabilidad futura de la división. Este programa incluye un plan de transformación digital orientado al control de procesos en todas las fases del proyecto, reforzando las capacidades de diseño y formando equipos para mejorar la colaboración entre los departamentos de licitación y ejecución.

Ferrovial Construcción enfoca su actividad al mercado internacional en proyectos complejos en países con economías estables y que apuestan por modernizar sus infraestructuras.

Las perspectivas en **Polonia** siguen siendo favorables a medio plazo, apoyadas en los planes de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta

ESTACIÓN FERROVIARIA EN VARSOVIA

Budimex, la filial polaca de Construcción, se ha adjudicado por importe de 400 millones de euros la reconstrucción de la estación ferroviaria Warszawa-Zachodnia, la segunda más importante del país, que cuenta con un tráfico de más de 1.300 trenes y 60.000 pasajeros al día, cifras que se espera se dupliquen para 2030. Los trabajos incluyen también la reconstrucción integral de 30 kilómetros de vías, varios ramales de conexión y un túnel de tranvía en el nivel -2.

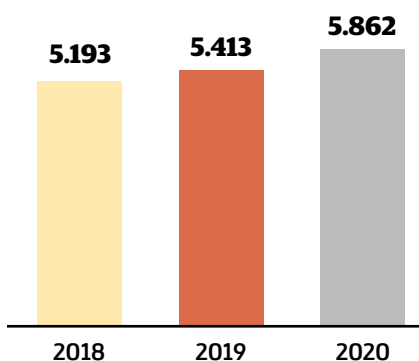
Esta adjudicación redonda en la favorable evolución de Budimex, que en 2020, además de su positivo desempeño financiero, se ha adjudicado 800 millones de euros en siete contratos de carreteras, así como otros contratos industriales y de edificación relevantes.

2025-26, a pesar del moderado impacto en la licitación de 2020 provocado por la COVID-19 y de la entrada de nuevos competidores extranjeros.

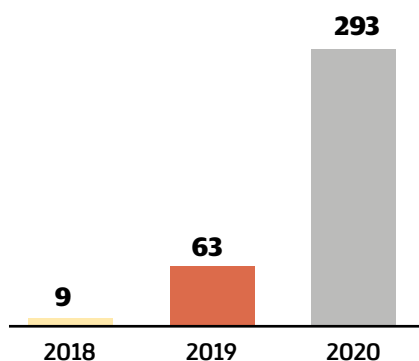
En **España**, tras el retraso en la licitación de 2020 derivado de la pandemia, se espera una buena dinámica de iniciativas públicas de construcción de infraestructuras de carreteras (DGC), de ferrocarriles (ADIF), y de aeropuertos (AENA), reforzada por la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado y por el Plan de Recuperación de la UE.

En **EE.UU. y Canadá** continúa la creciente iniciativa inversora de estados y provincias destacando proyectos P3 o DBF con financiación privada, donde Ferrovial tiene amplia experiencia. Tras las elecciones presidenciales de 2020 en EE.UU., se confirma la voluntad política a

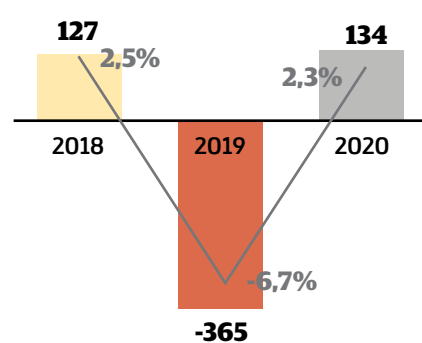
VENTAS (M€)



FLUJO DE OPERACIONES (M€)



EBIT (M€)



— Margen EBIT



Descubre los avances del Proyecto Abacus



Proyecto Q6, Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido.

nivel federal de acordar un nuevo plan plurianual de infraestructuras. En Texas, para 2021 se espera un nuevo máximo histórico en licitación de carreteras, que se ve acompañado por un buen *pipeline* en proyectos de agua, donde PLW, filial local especialista, es una de las líderes del sector.

CREACION DE VALOR

Construcción es una actividad clave en la estrategia de Ferrovial gracias a su capacidad de ejecución de obras complejas a nivel internacional. 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 del Grupo. Esta colaboración se ha plasmado nuevamente en 2020 con la precalificación en EE.UU. del tren ligero de *Miami North Corridor*. Son igualmente destacables hitos como el inicio de las obras de la autopista NTE Segment 3C (Texas), o la conexión de cuatro puentes que suman tres kilómetros sobre el río Danubio en la autopista D4R7 (Eslovaquia).

Diversificación de cartera

La compañía se especializa en proyectos de alta complejidad gracias a la experiencia y presencia internacional de los cerca de 400 empleados de su Oficina Técnica, concentrada en la búsqueda de soluciones de ingeniería de primer nivel. En este sentido, la diversificación sectorial y la licitación de proyectos menos estratégicos, que permiten el mantenimiento de calificaciones técnicas, habilitan a Ferrovial Construcción a tener equipos materiales y humanos continuamente preparados para el momento de licitar concesiones de infraestructura complejas. Como muestra de diversificación y complejidad, destacan durante 2020, la terminación de la planta de tratamiento de Agua Vista en San Antonio (Texas) y diferentes adjudicaciones como los lotes C2-C3 de la alta velocidad británica HS2, el gasoducto Goleniów-Ciecierzycze, en Polonia, la fase 2 del *Data Center* de Alcalá de Henares, o la construcción y ensamblaje de una plataforma eólica flotante de hormigón en el País Vasco.

Internacionalización selectiva

El foco internacional sigue centrado en los mercados de EE.UU. y Polonia, que representan el 70% del total de ventas. Entre otros países con presencia estable, destacan Reino Unido, Canadá, Chile o Australia, además de España como mercado de origen.

Compromiso con la sociedad: medio ambiente, calidad y seguridad

Construcción desarrolla sus operaciones bajo estrictos criterios que maximicen la calidad y seguridad, y minimicen su impacto ambiental. Buen ejemplo de ello son las más de tres millones de horas sin accidentes fatales registrados en la autopista I-66 (EE.UU.), la central de cogeneración para autoconsumo en la EDARi de Heineken en Valencia (España), que evitará la emisión de 170 toneladas de CO₂ por año, o el premio de *ENR Global Best Project 2020* de la circunvalación de Toowoomba (Australia) por su entorno de trabajo culturalmente inclusivo.

Innovación como motor de mejora

Ferrovial Construcción continúa apostando por la I+D y la transformación digital, como muestra la potenciación del BIM (*Building Information Modeling*) en infraestructuras ferroviarias o en la renovación de edificios de viviendas, o la aplicación de *big data* y tecnología *blockchain* para mejorar los procesos de construcción.

Empleados: gestión del talento

Construcción apuesta por el desarrollo continuo de sus empleados. En este sentido, dentro del Proyecto Abacus se establecen nuevas iniciativas de *mentoring* y de formación competencial. Asimismo, en 2020 se han obtenido diversos reconocimientos como el galardón a la mejor ingeniera joven en los Premios Caminos de Madrid, o los premios a tres ingenieras en los *European Women in Construction and Engineering*.

PROYECTO ABACUS: DIRECTO AL FUTURO

Ferrovial Construcción ha diseñado el Proyecto Abacus, un plan estratégico concebido para sentar las bases del futuro de la industria. El Proyecto Abacus representa una decisión de la compañía para situarse como un referente mundial, incluyendo salud y seguridad, rentabilidad, gestión de riesgos y tecnología e innovación. Objetivo: 3,5% de margen EBIT en 2024.

OBJETIVOS

1.

Tamaño competitivo
≈6.000M€

2.

Sostenibilidad
de beneficios

3.

Resistencia
a los ciclos

4.

Liderazgo y
transformación

5.

Enfocado en
las personas

RENTABILIDAD

- Foco geográfico
- Ser jugador local
- Colaboración geográfica con Cintra y Ferrovial Aeropuertos
- Tamaño óptimo

SALUD Y SEGURIDAD

- Liderazgo
- Competencia
- Resistencia
- Compromiso

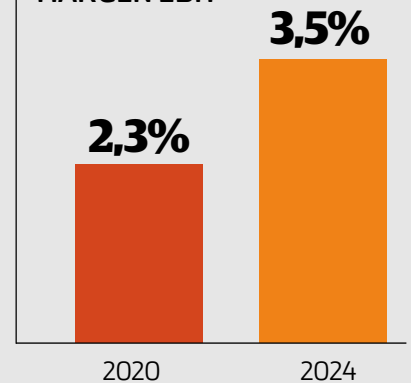
TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

- Decisión basada en datos
- Gestión de la información
- Instrumentos de gestión en los proyectos
- Tecnologías emergentes

GESTIÓN DE RIESGOS

- Mejora de los procesos operativos
- Reforzar el proceso de diseño
- Selección de proyectos

MARGEN EBIT





SERVICIOS

CIUDADES E INFRAESTRUCTURAS

Ferrovial Servicios es un referente internacional tanto en la puesta en práctica de la economía circular como en el mantenimiento y la gestión de infraestructuras públicas y privadas, principalmente en los sectores del transporte, la energía, la sanidad y las actividades industriales.

FLUJO DE
OPERACIONES
(ANTES
IMPUESTOS)

358

millones de euros

SERVICIOS
ESENCIALES

27.000

empleados

INDICE DE
FRECUENCIA

-14%

con respecto a 2019

RESIDUOS
GESTIONADOS

9,7

millones de toneladas



Planta de
tratamiento
de biogás de
Valdemingómez

E

n febrero de 2019, Ferrovial anunció su decisión estratégica de clasificar a Ferrovial Servicios como actividad discontinuada y disponible para la venta para orientar sus actividades hacia el desarrollo de inversiones en infraestructuras de transporte.

Tras el acuerdo alcanzado con Ventia Services Group para la venta de Broadspectrum en diciembre de 2019, concluyó la venta de todas las operaciones de Servicios en Australia y Nueva Zelanda el 30 de junio de 2020 por 288 millones de euros. Posteriormente, vendió su participación del 50% en TW Power Services a otro socio de esta sociedad, Worley, por 12 millones de euros.

El resto de las desinversiones en todas las geografías en las que opera Ferrovial Servicios (España y Portugal, Reino Unido, Norteamérica, Chile y Catar) sigue su curso, si bien todos estos procesos se están viendo afectados, en mayor o menor medida, por la incertidumbre macroeconómica derivada de la COVID-19.

ENTORNO

En **España**, la pandemia ha tenido un efecto adverso en los servicios vinculados con la actividad económica, como el transporte, el ocio o la producción industrial, al tiempo que se ha incrementado sustancialmente la demanda relacionada con la sanidad. Adicionalmente, durante el año 2020 se ha constatado una mayor exigencia de optimización de costes por parte de los clientes y, por otro lado, una ralentización de la contratación tanto pública como privada, que Ferrovial Servicios ha compensado, en buena medida, con la consecución de prórrogas en grandes contratos, como SERMAS, los Ayuntamientos de A Coruña y Almería o el Servicio Andaluz de Salud. La compañía ha demostrado una gran resiliencia y capacidad de adaptación.

En **Reino Unido**, Amey ha solventado satisfactoriamente los retos operativos que ha conllevado la crisis sanitaria, manteniendo la continuidad de los servicios esenciales y reforzando su liquidez gracias a las medidas aprobadas por el Gobierno británico, como el diferimiento del pago del IVA. Además, la compañía ha simplificado la estructura de las funciones de soporte para optimizar su eficiencia operativa y ha reestructurado sus actividades con el objetivo de fortalecer su posición en el mantenimiento de infraestructuras de transporte (carreteras y ferrocarril) y en la actividad de *facility management* con grandes clientes, como el Ministerio de Defensa. Paralelamente, Amey ha confirmado los planes de desinversión en el negocio tanto del tratamiento de resi-

duos como de los servicios a *utilities* (proveedores de agua, gas y electricidad).

En el caso de Ferrovial Servicios **Internacional**, el mayor impacto de la COVID-19 se ha concentrado en la actividad de servicios de reparación y mantenimiento industrial en infraestructuras petrolíferas de Norteamérica, debido a la caída de la demanda de productos refinados del petróleo. Esta contracción se ha visto compensada, en gran medida, por el crecimiento orgánico en el negocio de mantenimiento de carreteras en EE.UU. y Canadá y en los servicios a la minería en Chile.

CREACIÓN DE VALOR

La compañía ha mantenido un alto nivel de satisfacción de la cartera de clientes públicos y privados, garantizando la continuidad en la prestación de servicios imprescindibles para asegurar la calidad de vida de millones de ciudadanos y usuarios. La pandemia ha evidenciado un giro hacia nuevos modelos de vida más sostenibles y ha acrecentado la demanda de servicios públicos más resilientes. El reconocimiento de Ferrovial Servicios como un proveedor de referencia en la prestación de servicios esenciales y sus capacidades diferenciales como una de las mayores compañías españolas en el sector medioambiental refuerzan su posicionamiento para aprovechar nuevas oportunidades y participar en proyectos con un elevado nivel de exigencia, complejidad y sofisticación.

Seguridad laboral

El desarrollo de una cultura de tolerancia cero ante los riesgos laborales ha inducido a una reducción adicional del índice de frecuencia de un 14% en 2020, tras la puesta en práctica de nuevos proyectos adaptados a cada actividad. Un buen

ejemplo de seguridad integral es +VIAL, un programa transversal diseñado para minimizar el número de accidentes en el colectivo de personas que trabajan en el mantenimiento de carreteras, así como de los usuarios de estas infraestructuras.

Además de profundizar en la formación y la prevención, Ferrovial Servicios se apoya en la innovación para proteger a sus empleados y usuarios. Entre otras tecnologías, la compañía ha desarrollado un sistema para desplegar de forma automatizada las señales y balizas en la vía, sin necesidad de bajarse del camión y exponerse a los riesgos del tráfico. Otra línea de desarrollo es la aplicación de la realidad virtual y la aumentada como herramientas de capacitación y mejora de la autoprotección.

Eficiencia operativa y digitalización

La compañía ha simplificado, con resultados positivos, su estructura de soporte en todas sus geografías a través de programas de reducción de costes. Paralelamente, durante 2020 ha intensificado su apuesta por la tecnificación de servicios como la gestión inteligente de la recogida de residuos, con sensores volumétricos para optimizar las rutas de los camiones en función del llenado de los contenedores, y a través de nuevas herramientas para la gestión digitalizada de procesos en las operaciones.

La aplicación de nuevas tecnologías supone también una oportunidad para estrechar la colaboración con los clientes y potenciar la interacción con los ciudadanos. Algunos ejemplos son REMAD, un sistema online para intercambiar objetos de segunda mano en lugar de enviarlos al vertedero, implementado en todos los puntos limpios de la ciudad de Madrid, o DUGUD, una aplicación móvil para incentivar el reciclaje en origen, que permite a los usuarios sumar puntos

ALUMBRADO PÚBLICO DIGITAL CON TECNOLOGÍA NB-IOT

En España, de los 9 millones de farolas existentes, entre el 25 y el 30% ya han sido sustituidas por alumbrado LED, lo que supone un ahorro de entre el 65 y el 85%, al que ahora, gracias a una nueva solución desarrollada por Ferrovial Servicios, Telefónica y Tellink, podrá sumarse un 10% adicional a través de la telegestión individualizada de luminarias. Esta tecnología permite controlar todo el alumbrado desde un único punto de control, permitiendo el encendido-apagado, la regulación del nivel de luminosidad y el consumo de cada punto de luz. Este sistema ya está funcionando en los municipios de Alcantarilla (Murcia) y Gozón (Asturias), y se espera continuar su implementación a otros municipios en los próximos meses.

DESCARBONIZACIÓN Y RESIDUOS COMO FUENTE DE ENERGÍA VERDE

La economía circular es un pilar fundamental de la propuesta de valor de Ferrovial Servicios, entendiendo el residuo bien como una fuente de energía, bien como una materia prima o recurso al que dar una nueva vida. De acuerdo con las directivas europeas, el porcentaje de recuperación de residuos deberá alcanzar el 65% en 2035, mientras que el porcentaje destinado a vertedero no podrá superar el 10%. Un ejemplo de valorización del biogás procedente de los residuos es la planta de biometanización de Valdemingómez, en Madrid, la única planta industrial en España para transformar el biogás en gas natural renovable (biometano) e inyectarlo como energía limpia en la red de gas. Desde esta planta se inyectan en la red unos 100.000 MWh anuales, la energía suficiente para 20.000 hogares o 500 autobuses urbanos de Madrid.

al pasar la tarjeta por el lector del contenedor y ser canjeados por servicios bonificados.

Crecimiento sostenible

La valorización de los residuos evoluciona de manera decidida hacia la gestión de las plantas de tratamiento como una nueva industria 4.0. Ferrovial Servicios cuenta con proyectos piloto muy avanzados en España y Portugal, con sistemas duales de robótica avanzada que están arrojando mejoras sustanciales tanto en las tasas de recuperación como en la calidad de los materiales recuperados. Paralelamente, la instalación de sensores y la analítica de datos en los proyectos de digitalización integral de las plantas permiten generar cuadros de mando para gestionar las operaciones y el mantenimiento de las instalaciones de manera más eficiente y segura.

Otra área de crecimiento sostenible es la eficiencia energética, con una cartera superior a 260 millones de euros, logrando una media de ahorro energético de más de un 60% en alumbrado público y aproximadamente un 30% en edificios, que ha permitido reducir las emisiones en más de 135.000 tCO₂ desde 2009 solo en España. Ferrovial Servicios oferta esta solución como un apoyo a la competitividad, al facilitar que los clientes puedan hacer un uso más eficiente de sus recursos.

En cuanto a la renovación de la cartera de proyectos, la compañía ha conseguido importantes adjudicaciones en el mantenimiento de infraestructuras, como la red de carreteras y vías principales (más de 600 kilómetros) del suroeste de Escocia por 465 millones de euros, así como nuevos contratos con los respectivos Departamentos de Transporte de Florida, Texas, Georgia, Alaska y Washington D.C.

NUEVOS NEGOCIOS

MOVILIDAD, AGUA Y ELECTRIFICACIÓN

Ferrovial explora nuevas oportunidades de negocio relacionadas con infraestructuras sostenibles, en movilidad, agua y electrificación. De esta forma, reafirma su compromiso con la Agenda 2030.

E

l Plan Horizon 24, presentado en enero de 2020 por Ferrovial, apuntaba la entrada de la empresa en nuevos negocios que de forma emergente abordaría la compañía. Inicialmente, movilidad, con la apuesta de Zity; agua, con la contribución de Cadagua, y electrificación, con transmisión, son los sectores elegidos.

MOVILIDAD

Ferrovial está en permanente búsqueda e investigación para ofrecer soluciones de movilidad accesibles, limpias y sostenibles con el objetivo de reducir la congestión y contaminación de las ciudades, firmemente comprometida con los ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura) y ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles).

La reciente creación de la unidad de negocio de Ferrovial Movilidad nace con el objetivo de dar respuesta a los nuevos hábitos de los ciudadanos, la disrupción tecnológica, el cuidado del medio ambiente y la congestión del tráfico en las ciudades.

Gracias a la experiencia en el desarrollo y la operación de infraestructuras de transporte y el conocimiento de sus usuarios, ofrece servicios de movilidad innovadores que se adaptan a las nuevas demandas del mercado, apostando por infraestructuras adaptadas a la movilidad conectada, autónoma, compartida y eléctrica.

Zity es un servicio de coche eléctrico compartido que se alquila por minutos. Ferrovial, en colaboración con Renault, cuenta con una flota de más de 750 Renault ZOE 100% eléctricos con una autonomía de 300 kilómetros en Madrid y 500 en la ciudad de París.

Adicionalmente, con el compromiso de incrementar de forma continuada la compra de energía eléctrica renovable (objetivo de alcanzar el 100% en 2025), se ha firmado un acuerdo con Iberdrola para que la recarga de las baterías de los coches sea con energía renovable certificada.

La *startup* Wondo ofrece en una misma plataforma todas las opciones de movilidad disponibles en la ciudad de Madrid y el pago del servicio, incluyendo taxis, transporte público y servicios de *carsharing* y *motosharing*.

AGUA

A través de su filial Cadagua, con una trayectoria de casi 50 años, construye y gestiona plantas de tratamiento y depuración de agua desarrollando tecnologías de depuración, potabilización y desalación con la máxima calidad y máximo respeto al medio ambiente.

Cuenta con estaciones de agua potable para el consumo humano (ETAP), estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR), estaciones depuradoras de aguas residuales industriales (EDARI), plantas de secado térmico de fangos de las depuradoras urbanas y desaladoras de agua de mar (IDAM). Las últimas cuentan con la tecnología de ósmosis inversa por la que la compañía es reconocida a nivel mundial.

A día de hoy, la compañía ha diseñado y construido más de 235 plantas de tratamiento de agua con capacidad para abastecer a más de 21 millones de personas. Cuenta con más de 140 depuradoras (EDAR), tratando los vertidos de alrededor de 29 millones de habitantes. Entre las EDAR más destacables se encuentran Utebo y Bens.

Ferrovial, con 85 potabilizadoras y 32 desaladoras, abastece a 15,5 millones de habitantes, ofreciendo diseños innovadores en la construcción de plantas de tratamiento y seleccionando las tecnologías más adecuadas gracias a la capacitación de sus ingenieros y técnicos. La compañía ha construido 32 desaladoras en todo el mundo con una capacidad conjunta que supera los 1.200.000 m³ diarios entre las que destacan la planta de Al Ghubrah en Omán, la planta de Al-Zawrah en Ajman, Rambla de Valdelelencisco, Águilas-Guadalentín, Alicante o la de Ceuta.

Cadagua dispone de amplia experiencia en el diseño, construcción y operación y mantenimiento del secado térmico de lodos, tratamiento de fangos deshidratados procedentes de las depuradoras. El objetivo es evaporar la máxima cantidad de agua posible en el lodo de la forma energéticamente más eficiente. Opera la mayor planta de secado térmico de Europa (Sur, Madrid) que trata 300.000 toneladas al año.

ALIANZA FERROVIAL - HYPERLOOP TRANSPORTATION TECHNOLOGIES

Ferrovial, como líder global del sector de las infraestructuras, y Hyperloop Transportation Technologies (HTT), como empresa pionera en tecnologías Hyperloop, han firmado un acuerdo marco para estudiar conjuntamente distintas oportunidades de desarrollo de proyectos de esta revolucionaria modalidad de transporte terrestre en EE.UU. Ambas compañías abren así la puerta a la cooperación en el desarrollo de un amplio rango de tareas, incluyendo el análisis y desarrollo de rutas, la operación y mantenimiento de la propia tecnología Hyperloop o trabajos de ingeniería y construcción, tanto para potenciales proyectos de transporte de pasajeros como de mercancías en la región americana.

PLANTAS DE
TRATAMIENTO
DE AGUA

235

AGUA DESALADA

1,2

millones de m³ diarios

LÍNEAS DE
TRANSMISIÓN

408

kilómetros en operación

ZITY

1.250

vehículos 100% eléctricos



Zity, París, Francia.

ELECTRIFICACIÓN

La compañía proporciona soluciones integrales para el desarrollo y la gestión de redes de transmisión eléctrica. Una fuerte apuesta por la electrificación, la descarbonización y la eficiencia energética.

En la actualidad, opera tres líneas de transmisión, posicionando a la compañía como uno de los actores relevantes en Chile:

- Charrúa-Cautín en el sur de Chile: operación y mantenimiento de una línea de doble circuito de 220 kV de 204 kilómetros de longitud con una capacidad de transmisión de 500 MVA por circuito. La infraestructura da servicio a más de 300.000 hogares.
- Nueva Pan de Azúcar en el norte de Santiago de Chile: construcción y operación de una línea de aproximadamente 250 kilómetros (2 x 220 kV), con una capacidad nominal de 580 MVA por circuito. El proyecto incluye la construcción de la Nueva Subestación Centella, en la localidad de Salamanca.
- Tap Mauro en el norte de Santiago: construcción, operación y mantenimiento de una línea de transmisión de cuatro circuitos de 3 kilómetros cada uno que conecta la línea Los Piuquenes-Tap Mauro y la nueva subestación Centella.





1.3

**IMPACTOS Y NUEVO
ESCENARIO COVID-19**

IMPACTOS Y NUEVO ESCENARIO COVID-19

ASÍ SE GESTIONÓ LA PANDEMIA

La COVID-19 se ha convertido en la primera pandemia a la que se ha enfrentado la humanidad desde la gripe española de 1918. La crisis sanitaria ha generado una caída de la actividad económica sin precedentes, con el consiguiente impacto en la sociedad.

Desde los primeros momentos de la crisis, Ferrovial consideró que tenía un papel relevante como agente social, actuó de manera rápida y firme en cuatro objetivos principales: protección de la salud de empleados y usuarios, mantenimiento de servicios esenciales, continuidad de la actividad y compromiso con la comunidad.

PROTECCIÓN DE LA SALUD

Ferrovial adoptó desde el primer momento las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y de los diferentes gobiernos en los distintos países en los que opera la compañía. Se constituyó un Comité de Seguimiento compuesto por distintas áreas funcionales de la organización para el seguimiento e implantación de medidas preventivas y organizativas con el fin de garantizar la seguridad de los trabajadores.

Antes de que se decretasen los primeros confinamientos por parte de los gobiernos, la compañía preparó a sus equipos para trabajar en remoto y tomó la resolución de suspender todas las reuniones presenciales y los viajes. Las oficinas se trasladaron a los hogares de los empleados, dotándoles de las herramientas necesarias para garantizar el mantenimiento de sus actividades.

En paralelo, se proveyó a los trabajadores de primera línea de los equipos de protección y profilaxis necesarios para cumplir con su labor con las suficientes garantías.

La comunicación interna se intensificó para informar a los empleados sobre la situación de la compañía y las acciones que se estaban llevando a cabo. La comunicación del Consejero Delegado, a día de hoy, continúa siendo frecuente a través de la difusión de videos y correos electrónicos semanales.

SERVICIOS ESENCIALES

Alrededor de 16.000 empleados en España y 9.000 en Reino Unido, estuvieron en la primera línea prestando servicios críticos sanitarios, de limpieza y abastecimiento de agua, que beneficiaron a 25 millones de personas. Su labor garantizó: la atención de 85.000 llamadas diarias telefónicas de emergencias en distintas comunidades autónomas; la gestión de ambulancias y teleasistencia; el mantenimiento y limpieza de hospitales con más de 40.000 camas en 13 comunidades autónomas, el tratamiento de los residuos clínicos y farmacéuticos, así como servicios de limpieza viaria y recogida.

La compañía participó junto con la Comunidad de Madrid en la instalación del hospital de campaña de IFEMA (Feria de Madrid), el mayor de toda España, con una capacidad total de 5.500 camas. Empleados de Ferrovial trabajaron montando en dos días 1.600 camas y 30 kilómetros de red de gases medicinales. Adicionalmente, en colaboración con la Comunidad de Madrid y otras empresas, se participó en el desarrollo de la aplicación "CoronaMadrid" para facilitar el diagnóstico, seguimiento de pacientes y evitar la saturación asistencial y de los números de urgencias. Acciones como la implantación de Centros de Test desde el vehículo o la puesta a disposición de los sanitarios de plazas de aparcamiento gratuitas se encuentran entre la multitud de acciones realizadas por la compañía.

En Reino Unido, los 9.000 empleados de Amey, realizaron el mantenimiento viario de 30.000 km de carreteras y ferrocarriles; recogida de residuos en 20 localidades; el *facility management* de escuelas y servicios de salud dando cobertura a 1.300.000 personas, así como el mantenimiento de 50.000 viviendas y 23.000 edificios del Ministerio de Defensa, 18 salas judiciales, 60 centros de reclusión además de prestación de servicios para empresas de *utilities* (agua, electricidad, gas).

Asimismo, en mercados como Portugal y Chile se garantizó la continuidad del negocio de la compañía y la prestación de servicios esenciales en la crisis sanitaria.

LIQUIDEZ PARA LA CONTINUIDAD

Al inicio de la pandemia, la empresa aseguró su solvencia financiera hasta alcanzar en junio 2020 un nivel récord de liquidez, 7.506 millones de euros excluyendo proyectos de infraestructuras. La posición neta de caja ex-infraestructuras se situó en 1.668 millones de euros (incluyendo actividades discontinuadas), que cubre cómodamente los vencimientos de deuda previstos para 2020 (815 millones de euros) y 2021 (1.070 millones de euros).

Pese a las caídas en los tráficos, los activos mejoraron su solidez financiera. Tanto la 407 ETR como las autopistas tejanas disponían de liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de 2020. El aeropuerto de Heathrow dispone de 3.900 millones de libras de caja, suficiente para cubrir todos sus pagos hasta al menos abril de 2022.

Adicionalmente la emisión de bonos a seis años por un importe de 650 millones de euros con un cupón del 1,382%, con la posterior suscripción de 129,9 millones de euros más; las desinversiones del 5% de Budimex (58 millones de euros) y el cierre de la venta de Broadpectrum (288 millones de euros), mejoran aún más la solvencia de la compañía.



COMPROMISO CON LA COMUNIDAD

Por último, la compañía se puso a disposición de las Administraciones y ONGs para paliar los efectos sanitarios de la crisis, plasmando su fuerte compromiso social en los mercados en los que está presente. Para ello, se constituyó el fondo “Ferrovial Juntos COVID-19” con una aportación inicial de 5 millones de euros por parte de la compañía. En paralelo, puso en marcha una iniciativa de captación entre empleados, consejeros, accionistas, colaboradores, proveedores y todo aquel que quisiera participar para ampliar el importe con el compromiso de doblar la cantidad recaudada. El fondo alcanzó una dotación total de 8,69 millones que se destinó a la compra de equipamiento sanitario, investigación de vacunas y ayuda alimentaria.

La compañía asignó 4,235 millones de euros para el reparto de alrededor de 2 millones de menús a familias vulnerables canalizados a través de Cáritas, World Vision, CESAL, World Central Kitchen, The Trussell Trust Food Banks, Ayuda en Acción, Acción contra el Hambre, Cruz Roja, bancos de alimentos y otras organizaciones en España, Reino

Unido, Estados Unidos, Chile, Colombia, Perú, Polonia y Portugal. Estas ayudas beneficiaron a unas 117.000 personas con la distribución de 2.000.000 de comidas aproximadamente.

Con la idea de impulsar la investigación para el desarrollo de una vacuna contra la COVID-19, se donaron 500.000 euros a la Universidad de Oxford, 250.000 euros para los dos proyectos de vacunas del Centro Nacional de Biotecnología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y 150.000 a Baylor College of Medicine de Texas.

En el ámbito médico, se destinaron 3,555 millones de euros para la compra de 900.000 mascarillas, 117.000 tests de diagnóstico, 90 respiradores, además de otro material sanitario o equipos de protección individual, que se han donado a distintas comunidades autónomas entre las que se encuentran Madrid, Valencia, Castilla-La Mancha, Andalucía, Cataluña, Galicia, Cantabria y Canarias. Parte de esta contribución se distribuyó a través de entidades de la Administración o de ONGs en otros países como Reino Unido, Chile, Colombia, Perú, Polonia o Portugal.

IMPACTOS Y NUEVO ESCENARIO COVID-19

CONTRA COVID-19: PROTECCIÓN, SERVICIO Y COMPROMISO

Desde el primer momento de desatarse la pandemia, Ferrovial adoptó todas las medidas necesarias para garantizar la protección de sus profesionales y usuarios, manteniendo la continuidad de su servicio a sus clientes y a la sociedad. Asimismo, dio un paso adelante participando activamente y altruistamente en múltiples iniciativas que, finalmente, cuajaron en el Fondo "Ferrovial Juntos COVID-19", a través del cual donó 8,7 millones de euros.

SERVICIOS ESENCIALES

TRABAJADORES EN ESPAÑA

16.000

en servicios críticos sanitarios, de limpieza y abastecimiento de agua, que dan servicio a 25 millones de personas

TRABAJADORES EN REINO UNIDO

9.900

trabajadores de Amey catalogados como esenciales



Descubre las acciones de Ferrovial para luchar contra la COVID-19

MANTENIMIENTO Y SERVICIOS SANITARIOS



Limpieza en los principales hospitales españoles

40.000

Camas



Ambulancias en Madrid y La Rioja

165



Mantenimiento centros de salud en Reino Unido para

1,3

Millones de personas

RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE RESIDUOS



Regiones españolas

13

20 localidades británicas con

615.000

Hogares

ATENCIÓN TELEFÓNICA AL CIUDADANO

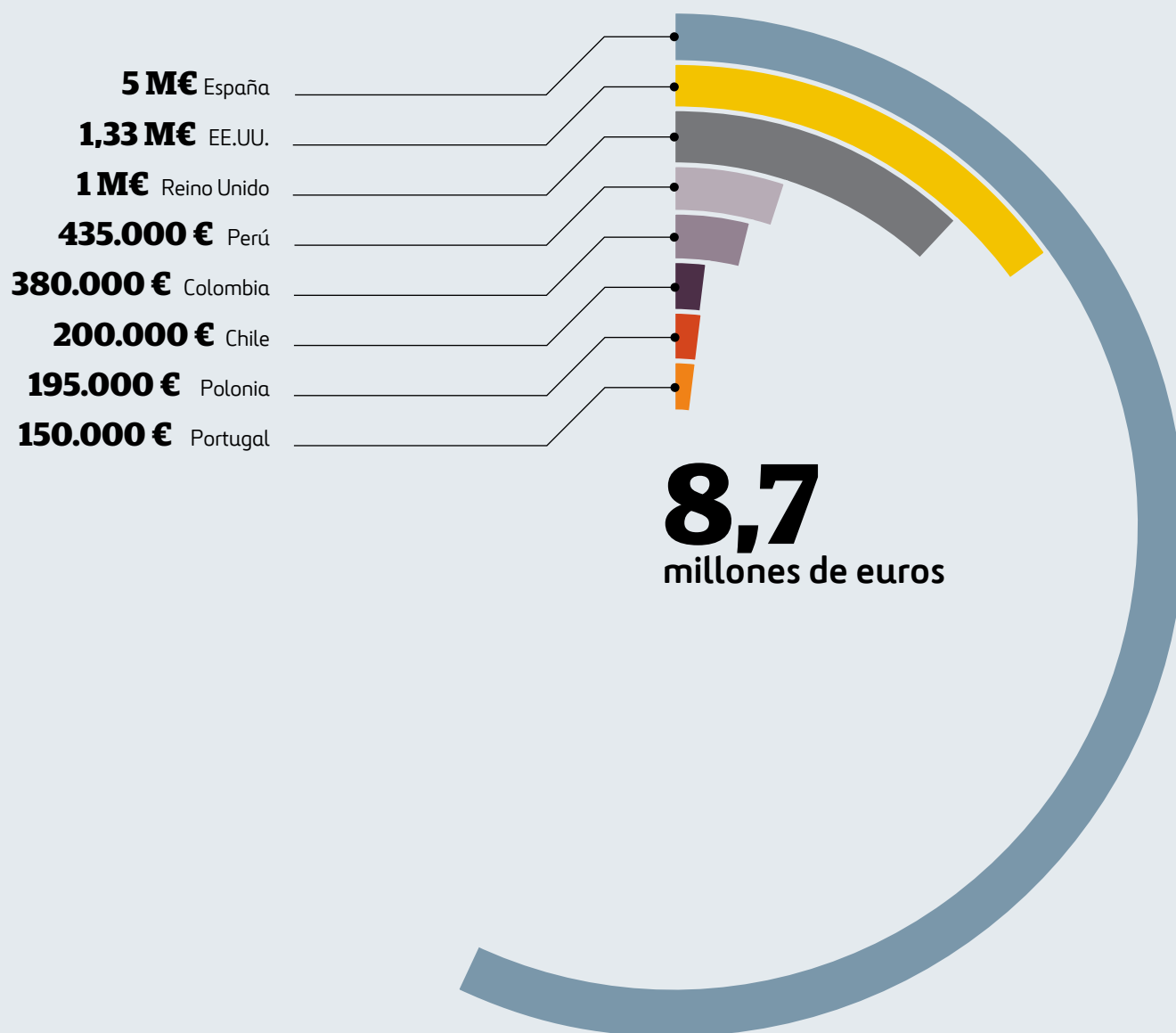


En ocho regiones españolas:

85.000

llamadas diarias, duplicando turnos e incorporando a más de 500 trabajadores

FONDO FERROVIAL JUNTOS COVID-19



MATERIAL SANITARIO



3,55M€

España
Reino Unido

INVESTIGACIÓN



0,9M€

Oxford University
C.N. Biotechnology
Baylor College

AYUDA ALIMENTARIA



4,2M€

España, EE.UU., Reino Unido,
Colombia, Perú, Chile, Polonia



Ruta del Cacao, Antioquia, Colombia. © José Manuel Ballester



1.4

FERROVIAL EN 2020

- 48 Evolución de los negocios
 - 76 Personas
 - 78 Seguridad y salud
 - 80 Innovación
 - 84 Calidad
 - 86 Integridad
 - 88 Derechos humanos
 - 90 Medio ambiente
 - 94 Cadena de suministro
 - 96 Comunidad
 - 98 Gestión fiscal responsable
 - 102 Ciberseguridad
-

Ferrovial resultados enero – diciembre 2020

Ferrovial continúa incrementando su liquidez hasta niveles históricos (7.964 millones de euros) y su posición neta de tesorería ex-infraestructuras (1.991 millones de euros).

- Sólida generación de flujo de caja en Construcción (F. Actividad antes de impuestos 293 millones de euros) y Servicios (F. Actividad antes de impuestos de 575 millones de euros)
- Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 458 millones de euros, incluyendo el primer dividendo distribuido por LBJ (109 millones de euros), el dividendo de NTE (25 millones de euros), 407 ETR (160 millones de euros) o Heathrow (29 millones de euros).
- Las desinversiones (501 millones de euros) incluyen: Broadpectrum (300 millones de euros), Norte Litoral & Algarve (100 millones de euros recibidos, 72 millones de euros pendientes) y el 5% de Budimex (58 millones de euros).
- La compañía está centrada en proteger su liquidez y en continuar fortaleciendo su posición financiera, tanto a nivel corporativo como a nivel de activos.

La evolución operativa estuvo impactada por el COVID-19. Medidas de mitigación aplicadas a nivel corporativo y de activos:

- El tráfico de las autopistas se ha visto muy afectado por los confinamientos y las restricciones a la movilidad, aunque su evolución mostró una mejora cuando se redujeron las restricciones.
- El tráfico aéreo estuvo impactado por las restricciones para viajar de Reino Unido. Las medidas de mitigación incluían la reducción de gastos de explotación (opex) en 303 millones de libras en Heathrow para 2020.
- Elevado nivel de producción en Construcción con una mejora significativa del margen (2,3% margen RE), incluyendo -49 millones de euros de impacto del COVID-19.
- El RBE de Servicios (actividad discontinuada) tuvo un impacto de -102 millones de euros por el COVID-19, pero muestra crecimiento excluyendo el COVID-19.

Eficiencias operativas: reducción del opex, revisión de los planes de inversión en capital (capex) y programas de reestructuración.

- Reestructuración corporativa según el plan; optimización de los gastos de estructura e iniciativas de ahorro en todo el Grupo.
- Optimización de las operaciones (Heathrow, AGS). Planes de capex aplazados o cancelados.

IMPACTO POR COVID-19

Los resultados de 2020 se han visto afectados por el COVID-19. Una pandemia global que ha tenido un impacto sin precedentes y ha provocado que los gobiernos de todo el mundo hayan tenido que tomar medidas para reducir el contacto social y la movilidad.

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

La compañía sigue centrada en proteger su liquidez y en seguir fortaleciendo su posición financiera. En diciembre de 2020, la liquidez a nivel de ex-proyectos de infraestructuras alcanzaba un récord de 7.964 millones de euros, incluidas las líneas disponibles por valor de 1.333 millones de euros. La posición neta de tesorería ex-infra se sitúa en 1.991 millones de euros (incluyendo actividades discontinuadas). Entre las medidas adoptadas en 2020 figuran:

- El 14 de mayo, Ferrovial llevó a cabo la emisión de 650 millones de euros de bonos corporativos a 6 años, con un cupón del 1,38%. El 24 de junio, se suscribieron 130 millones de euros adicionales del bono.
- Se dispusieron aproximadamente 274 millones de dólares de líneas de crédito renovables sindicadas. El límite de las líneas de liquidez es de 340 millones de euros.
- Pandemic Emergency Purchase Programme (PEPP) del BCE: 575 millones de euros se emitieron a través del programa de ECP, con vencimientos de entre 6 y 12 meses. Adicionalmente, se han emitido ECP por 516 millones de euros a tasas negativas.
- El 5 de noviembre, Ferrovial llevó a cabo la emisión de 500 millones de euros de bonos a 8 años, a 90 puntos básicos sobre el mid-swap, (cupón del 0,54%). La operación tuvo un exceso de suscripción de 7 veces la emisión.

Ferrovial está firmemente comprometido apoyando a la comunidad para enfrentar la pandemia. Se creó el fondo "Ferrovial juntos COVID-19" para destinar donaciones de

equipamiento médico, proyectos de investigación de vacunas y ayudas alimentarias a población desfavorecida.

A nivel operativo, la pandemia del COVID-19 afectó a las actividades de Ferrovial desde mediados de marzo, en especial en el tráfico aéreo y en autopistas, debido a las restricciones de movilidad y las cuarentenas. La clasificación como actividades esenciales tanto de la Construcción como de los Servicios ha contribuido a mejorar su rendimiento durante todo el ejercicio.

- **Autopistas:** los niveles de tráfico alcanzaron su punto más bajo a principios de abril, seguido por una recuperación constante desde entonces, aunque el incremento de los casos de COVID-19 a finales de año conllevó nuevos confinamientos y restricciones más estrictas, que tuvieron un impacto negativo en el tráfico.
 - **407 ETR:** -45,3% en 2020.
 - **Managed Lanes Texas:** NTE -26,1%, LBJ -37,6% y NTE35W -14,3% en 2020.
- En **Aeropuertos**, el tráfico estuvo muy impactado por el COVID-19 en 2020:
 - **Heathrow:** El tráfico de pasajeros descendió un -72,7% en 2020, tras la reducción de vuelos a una serie de países debido a los nuevos brotes de COVID-19, el cierre de fronteras y las cuarentenas impuestas. Heathrow cuenta con una tesorería y líneas de crédito comprometidas por valor de unos 3.900 millones de libras, y tiene suficiente liquidez para atender todas sus obligaciones de pago al menos hasta abril de 2022 en un escenario sin ingresos, o bien hasta 2023 aplicando las previsiones de tráfico de HAH. En julio, los bonistas de Heathrow Finance aprobaron una dispensa (waiver) del ICR para el 31 de diciembre, y una enmienda sobre los covenants del RAR de 95,0% y 93,5% para 2020 y 2021, respectivamente. El aeropuerto emitió deuda por valor de 1.700 millones de libras en 2020. Además, el activo fortaleció su estructura de capital mediante deuda subordinada (línea de ADI Finance 2 Ltd) por valor de 750

millones de libras, junto con 50 millones de libras emitidas por Heathrow Finance. Por último, HAH redefinió una parte de los swaps de tipos de interés e inflación existentes y completó una serie de nuevas operaciones de swap de tipos de interés que contribuirán a reducir los pagos de intereses en los próximos años.

- **AGS** también ha experimentado una caída significativa en los niveles de tráfico (-75,9% en 2020) debido al COVID-19 y la quiebra de Flybe. En junio, AGS acordó una dispensa (waiver) sobre el cumplimiento de los covenants financieros (ratio de apalancamiento y DSCR) para junio y diciembre 2020. El waiver de diciembre quedaba sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez que AGS cumplió. AGS, los accionistas y los prestamistas mantienen conversaciones para apoyar a la sociedad en los próximos meses. El saldo total de tesorería ascendía a 18 millones de libras a 31 de diciembre de 2020.
- **Construcción:** Las ventas se han visto afectadas aproximadamente en -300 millones de euros, debido a las interrupciones y la ralentización de los trabajos, una situación registrada de manera general en todas las geografías. El impacto a nivel de RE (-49 millones de euros) fue similar al de 9M 2020 (-44 millones de euros), y fue consecuencia de los paros temporales, retrasos, costes de aceleración y material sanitario y de seguridad adicional.
- **Servicios:** El impacto del COVID-19 en el RBE supuso una pérdida de -102 millones de euros en 2020. En Amey, la actividad más afectada por la pandemia, los efectos se apreciaron con posterioridad y estaban relacionados con el retraso de operaciones no esenciales, menor actividad industrial y restricciones a la movilidad. Las actividades más afectadas en España fueron las de servicios relacionados con el transporte y mantenimiento de infraestructuras debido a las restricciones de la movilidad.

MEDIDAS MITIGADORAS

Ferrovial se está adaptando a la situación actual de pandemia con varias medidas de reducción de opex, reestructuración y revisión del capex:

- **Ferrovial** está avanzando en su programa de reducción de costes en todo el grupo. El nuevo modelo operativo facilitará una reducción de costes por valor de 50 millones de euros al año a partir de 2021 (26 millones de euros en 2020). En el marco de este plan se contabilizó un coste extraordinario de -22 millones de euros en 2020. En 2020 se consiguieron 23 millones de euros como ahorros adicionales de opex en relación al COVID-19.
- **Autopistas:** todas las autopistas han realizado una revisión de sus planes de opex y capex (ahorros proporcionales de 41 millones de euros). En términos de opex, se han ajustado los costes de mantenimiento y cobro y se han reducido los programas de publicidad y marketing, al mismo tiempo que se mantienen los niveles de calidad y seguridad. Todos los planes de capex no esenciales se han retrasado.
- **Aeropuertos:** Heathrow y AGS han tomado medidas para mitigar el impacto en la cuenta de resultados y para preservar la liquidez, manteniendo un entorno donde la seguridad de pasajeros y personal siga siendo la máxima prioridad. En términos de opex, las medidas incluyen rediseñar la estructura de la organización, renegociar contratos con proveedores y eliminar los costes no esenciales. En 2020, Heathrow redujo el opex en 303 millones de libras y el capex en 700 millones de libras. El aeropuerto incurrió en 92 millones de libras de costes excepcionales en relación con su programa de transformación. AGS redujo el opex en 37 millones de libras y el capex en 25 millones de libras en 2020, junto con un coste excepcional de 7 millones de libras relacionado con el proceso de reestructuración.

- **Construcción:** las medidas para reducir el impacto incluyen una reducción de costes (3 millones de euros de ahorro), así como la presentación de reclamaciones de compensación por el impacto de los retrasos y/o coste de ejecución de los proyectos principalmente en el caso de aquellos contratos cubiertos por cláusulas de fuerza mayor o similares.
- **Servicios:** las medidas incluyen el aprovechamiento de las medidas de flexibilización proporcionadas por los diversos gobiernos, por ejemplo, despidos temporales, aplazamientos en el pago de impuestos y aprovechar el anticipo de cobros de clientes públicos. Además, Servicios puso en práctica iniciativas de reducción de costes por valor de 110 millones de euros (en términos proporcionales), incluyendo el ahorro derivado de retrasos en las inversiones en España (15 millones de euros) y de despidos temporales (49 millones de euros).

RESULTADO CONSOLIDADO 2020 (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas** se mantuvieron en 6.341 millones de euros (+9,9% comparable) gracias al aumento de ventas en Construcción (+11,4% comparable) que se vio compensado en parte por una menor aportación de Autopistas (-19,2% comparable).
- **RBE:** 409 millones de euros (121 millones de euros en 2019, impactado por la provisión de -345 millones de euros dotada en Construcción en 1T 2019). El RBE de 2020 está impactado por un coste extraordinario de -22 millones de euros relativo al plan de reestructuración de la compañía.

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos de proyectos recibidos por Ferrovial alcanzaron 458 millones de euros en 2020 (729 millones de euros de 2019):

- **407 ETR:** repartió 562,5 millones de dólares canadienses en 2020, 160 millones de euros para Ferrovial. El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier otro posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.
- **Managed Lanes:** LBJ distribuyó su primer dividendo de 229 millones de dólares (109 millones de euros para Ferrovial). NTE distribuyó también un dividendo ordinario de 46 millones de dólares (25 millones de euros de la participación de FER).
- **Heathrow** repartió 100 millones de libras en 1T 2020. Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 29 millones de euros. No se permiten dividendos de Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%.
- **Resto Autopistas:** 45 millones de euros (19 millones de euros en 2019).
- **Servicios:** 89 millones de euros en dividendos de proyectos, incluyendo 54 millones de euros en dividendos de EMESA tras la refinanciación (47 millones de dividendos de Servicios 2019).

REFINANCIACIÓN DE LBJ

Ferrovial, a través de Cintra, completó la refinanciación de los PAB con la emisión de nuevos bonos (ingresos de 622 millones de dólares). Este acuerdo de refinanciación de los PAB ha reducido el coste de la deuda (la "rentabilidad al vencimiento" de los nuevos PAB es del 2,92% frente al 7-7,5% de los cupones de los anteriores PAB).

INVERSIONES Y DESINVERSIONES

- **Incremento en la participación de I-77.** En noviembre, Ferrovial adquirió un 15% adicional, incrementando su participación a 65,1%. La operación está valorada en 78 millones de dólares (68 millones de euros), junto con un pago diferido en base al rendimiento del activo en junio de 2024, de aprox. 2,7 millones de dólares (aprox. 2,3 millones de euros).

- **Venta de autopistas portuguesas:** Dentro de la estrategia de rotación de activos maduros, Ferrovial vendió su participación en dos autopistas portuguesas PPP basadas en pagos por disponibilidad. El 14 de septiembre, Ferrovial alcanzó un acuerdo a través de Cintra para vender su 49% de la 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 tendrá un contrato de gestión de ambos activos. Ferrovial ha recibido ya 100 millones de euros en el proceso de venta, y quedan pendientes 72 millones de euros.
- **Venta de Broadspectrum:** Tras el acuerdo alcanzado entre Ferrovial y Ventia Services Group para la venta de Broadspectrum en diciembre de 2019, el 30 de junio de 2020, Ferrovial concluyó la venta de Broadspectrum a Ventia Services Group. El precio de la operación (acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 465 millones de dólares australianos (aproximadamente 288 millones de euros, incluyendo costes de transacción). Esta cifra no incluye la participación de Ferrovial del 50% en TW Power Services, adquirida por otro socio de esta sociedad, Worley, por 20 millones de dólares australianos (aproximadamente 12 millones de euros) en julio.
- **Venta de la participación del 5% en Budimex:** En junio de 2020, Ferrovial vendió una participación en Budimex (5%), sin impacto en la cuenta de resultados. Ferrovial mantiene una participación mayoritaria (50,1%). El impacto en el flujo de caja fue de 58 millones de euros en 2020.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: el tráfico se vio afectado por la pandemia del COVID-19 en todos los activos, vinculado de manera directa con las medidas de restricción de la movilidad impuestas en cada región. Además, el impacto ha sido más notorio en los vehículos ligeros, siendo más resiliente el tráfico pesado. Las ventas descendieron un -19,2% (comparable) y el RBE un -22,9% (comparable). El RBE se situó en 251 millones de euros, incluyendo el cambio de método contable de Autema tras la decisión del Tribunal Supremo. El tráfico de la 407 ETR se ha visto muy afectado por las medidas adoptadas por la Provincia de Ontario para frenar la propagación del COVID-19, descendiendo un -45,3% en 2020. El tráfico de las Managed Lanes mostró una mejora sostenida desde la reapertura de la economía en mayo, aunque el tráfico se vio afectado por el aumento de casos de COVID-19 en junio y en el 4T.

Aeropuertos: El número de pasajeros de Heathrow descendió un -72,7% en 2020. Las ventas cayeron un -61,7% y el RBE ajustado un -85,9% en Heathrow SP. En AGS, el tráfico disminuyó un -75,9% con las ventas cayendo un -67,4% y el RBE un -126,1%.

Construcción: Se mantuvo un alto nivel de producción con una fuerte mejora en los márgenes. Las ventas aumentaron un +11,4% (comparable), un 87% a nivel internacional. El RE alcanzó 134 millones de euros frente a -365 millones de euros de 2019 (cuando se vio afectado por la provisión registrada en 1T 2019 correspondiente a tres contratos en los EE. UU). El margen RE alcanzó 2,3% en 2020 incluyendo el impacto del COVID-19 (-49 millones de euros). La cartera se situó en 10.129 millones de euros (-5,6% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 370 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): el resultado neto de actividades discontinuadas se situó en -3 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadspectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21. Además, se ha reconocido una provisión de valor razonable en Amey (-34 millones de euros) y en Sevicios Internacional (-25

millones de euros). España ha registrado un resultado positivo de +121 millones de euros en 2020 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5).

POSICIÓN FINANCIERA

1.991 millones de euros de caja ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas) frente a 1.631 millones de euros en diciembre 2019. La deuda neta infra se situó en 4.532 millones de euros (4.588 millones de euros en diciembre 2019). La deuda neta consolidada alcanzó 2.541 millones de euros (2.957 millones de euros en diciembre 2019).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19
VENTAS	6.341	6.054
Provisión de Construcción*		-345
RBE	409	121
Amortización de inmovilizado	-198	-180
Deterioros y enajenación de inmovilizado	15	460
RE**	226	401
RESULTADO FINANCIERO	-232	-193
Puesta en equivalencia	-378	296
BAI	-384	504
Impuesto sobre beneficios	28	-47
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-356	457
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-3	-198
RESULTADO CONSOLIDADO	-359	259
Rdo. atribuido a socios externos	-51	9
RESULTADO DEL EJERCICIO	-410	268

(*) En relación a la provisión dotada en 1T 2019 para tres contratos en EE.UU. (**) RE después de deterioros y enajenación del inmovilizado.

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	251	436	-42,3%	-22,9%
Aeropuertos	-18	-16	-10,5%	12,1%
Construcción	227	-286	179,4%	181,2%
Otros	-51	-12	n.a.	n.a.
Total RBE	409	121	238,0%	n.s

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19	COMPARABLE
Autopistas	436	644	-32,4%
Aeropuertos	50	574	-91,2%
Construcción Ex Provisión	227	65	n.s.
Otros	-33	-40	16,7%
Total RBE	680	1.244	-45,3%

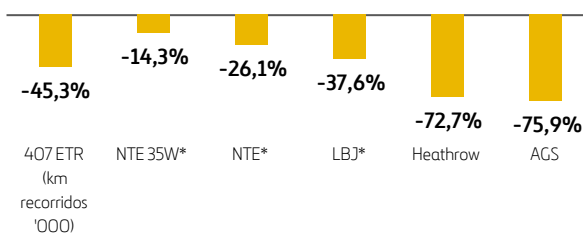
Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19
PNT ex-proyectos infraestructura	1.991	1.631
PNT proyectos infraestructura	-4.532	-4.588
Autopistas	-4.216	-4.220
Resto	-316	-368
Posición neta de tesorería total	-2.541	-2.957

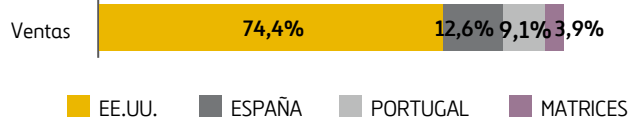
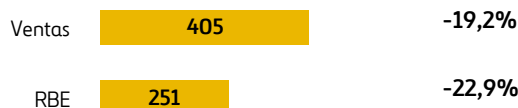
PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO



*Transacciones

Autopistas



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

COVID-19

Durante el 2020, la Provincia de Ontario pasó por varias etapas de confinamiento, estado de emergencia, cierres y reapertura escalonada. Aunque la 407 ETR experimentó reducciones significativas del tráfico desde el comienzo del COVID-19, se produjeron mejoras graduales en el volumen de tráfico con cada fase de reapertura. Durante el segundo confinamiento (26 de diciembre de 2020) los volúmenes de tráfico no se han visto tan negativamente afectados como en el primer cierre del pasado mes de marzo de 2020.

A pesar del impacto de menores ingresos debido al COVID-19, 407 ETR mantuvo suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras en 2020 y espera mantener suficiente liquidez en 2021.

407 ETR continúa analizando el alcance del impacto financiero del COVID-19. Aunque la duración y el alcance de la pandemia siguen siendo desconocidos, se estima que no tendrá un impacto a largo plazo en la condición financiera de 407 ETR. Además, 407 ETR sigue revisando posibles reducciones a gastos operativos (opex) e inversión (capex).

TRÁFICO

	DIC-20	DIC-19	VAR.
Longitud media (km)	21,00	21,91	-4,2%
Trafico/trayecto (mn)	71,47	125,14	-42,9%
VKTs (mn)	1.500	2.742	-45,3%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	12,55	11,88	5,6%

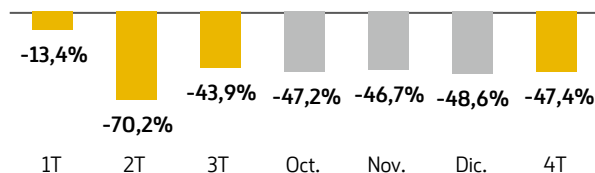
VKT (kilómetros recorridos)

En 2020, los km recorridos (VKTs) cayeron un **-45,3%**, impactado por las nuevas medidas de restricción de la movilidad adoptadas por la provincia de Ontario para combatir la propagación del COVID-19 desde marzo.

El tráfico alcanzó su nivel más bajo a principios de abril, y luego aumentó gradualmente durante la reapertura escalonada de la economía. Los casos de COVID-19 aumentaron significativamente desde los mínimos de mediados de agosto y hasta el final del año. La Provincia aplicó medidas de distanciamiento social cada vez más restrictivas en el 4T, incluyendo la prohibición de servicios de restauración en el interior y el cierre de gimnasios, cines y locales con alto riesgo de contacto personal.

El 23 de noviembre, Toronto y Peel entraron en la zona de Confinamiento Gris, en la que se aplican restricciones más severas a las reuniones sociales y a las actividades en interiores y el 26 de diciembre, toda la Provincia de Ontario entró en un confinamiento más estricto, en vigor durante un mínimo de 28 días.

Tráfico trimestral

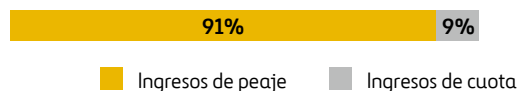


P&G

(Millones de dólares canadienses)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Ventas	909	1.505	-39,6%
RBE	740	1.309	-43,5%
margen RBE	81,4%	87,0%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



Las **ventas** disminuyeron un **-39,6%** en 2020, alcanzando 909 millones de dólares canadienses.

- **Ingresos de peajes** (91% del total): **-41,0%** hasta 827 millones de dólares canadienses, a causa principalmente del descenso del tráfico provocado por el impacto del COVID-19, contrarrestado por el incremento de las tarifas desde el 1 de febrero de 2020. El ingreso medio por viaje aumentó **+5,6%** respecto a 2019.

- **Ingresos de cuota** (9% del total) 82 millones de dólares canadienses (**-14,3%**), por el descenso de los gastos de comisión de cuentas debido al descenso de los volúmenes de viajes y la suspensión temporal de los pagos de alquiler de transpondedores, los cargos por cuotas abonadas fuera de plazo y las cuotas de cumplimiento de los nuevos avisos de denegación de matrículas durante 2T 2020 destinados a paliar el impacto económico del COVID-19 en los clientes, compensado por tarifas de servicio más altas debido a la apertura de la extensión II de 407 a finales de 2019.

OPEX -14,0% debido principalmente a un descenso de costes de operaciones de clientes derivado de la disminución de la facturación, comisiones bancarias y costes relacionados con el cobro de peajes, unido a un descenso de los costes de personal y una menor provisión para cuentas de dudoso cobro. Estos descensos se compensaron con mayores gastos generales y administrativos, principalmente por el aumento de los donativos a organizaciones benéficas en relación con el COVID-19 y mayores costes operativos y de apoyo al sistema.

RBE -43,5%, a causa del descenso del tráfico y los ingresos, compensado por el descenso del opex. El margen RBE fue del **81,4%** frente al **87,0%** de 2019.

Dividendos: En 2020, 407 ETR repartió dividendos por importe de 562,5 millones de dólares canadienses (1.050 millones de dólares canadienses en 2019). Los dividendos de Ferrovial ascendieron a 160 millones de euros. El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier otro posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.

Deuda neta a cierre de diciembre: 8.323 millones de dólares canadienses (coste medio 4,50%). Un 54% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos son 18 millones de dólares canadienses en 2021, 318 millones de dólares canadienses en 2022 y 20 millones de dólares canadienses en 2023.

En marzo, 407 ETR emitió 700 millones de dólares canadienses de Senior Notes al 2,84%, Series 20-A1, con vencimiento marzo de 2050.

En mayo, 407 ETR emitió 750 millones de dólares canadienses en Medium-Term Notes:

- Senior Notes al 1,80% por valor de 350 millones de dólares canadienses, Series 20-A2, con vencimiento en mayo de 2025.
- Senior Notes al 2,59% por valor de 400 millones de dólares canadienses, Series 20-A3, con vencimiento en mayo de 2032.

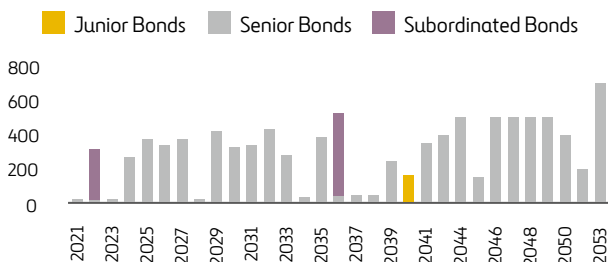
Además, 407 ETR anunció el pago anticipado de:

- Senior Medium-Term Notes por importe nominal de 400 millones de dólares canadienses, Serie 10-A3, con vencimiento mayo de 2021.
- Bonos Senior por importe nominal de 208 millones de dólares canadienses, Serie 99-A5, con vencimiento diciembre de 2021.

Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** “A” (Deuda Senior), “A-” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva negativa, publicado el 11 de noviembre de 2020.
- **DBRS:** “A” (Deuda Senior), “A low” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva negativa, publicado el 25 de noviembre de 2020. El 22 de mayo de 2020, DBRS asignó calificaciones “A” a las nuevas emisiones de 407 ETR.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Tarifas 407 ETR

El 31 de diciembre de 2019, 407 ETR anunció un incremento de las tarifas, junto con la introducción de tarifas estacionales, que comenzaron a aplicarse el 1 de febrero de 2020. Debido al 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 al COVID-19 y las medidas de confinamiento, el tráfico en la 407 ETR ha descendido significativamente y no se han alcanzado los umbrales mínimos de tráfico para 2020, según lo establecido en el Schedule 22. La posición de 407 ETR es que, debido a los impactos negativos que la pandemia ha causado en el tráfico y a la cláusula de fuerza mayor del Contrato de Concesión, los pagos por Schedule 22 no aplican desde que la pandemia fue declarada. Siguiendo el asesoramiento legal para la interpretación del contrato no se ha registrado una provisión en concepto de pago de Schedule 22 desde que comenzó la pandemia.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

El tráfico en las Managed Lanes (MLs) se ha visto muy afectado por el COVID-19 a causa de las restricciones de movilidad y los cierres, aunque ha reaccionado positivamente a las reaperturas secuenciales.

El tráfico alcanzó su punto de descenso máximo a principios de abril, tras las órdenes de quedarse en casa y el cierre de los colegios, pero se ha recuperado desde entonces a diferentes ritmos en cada Managed Lane. La región pasó de una rápida reapertura en mayo a más restricciones tras el repunte de casos de junio. Las restricciones se fueron levantando progresivamente hasta principios de noviembre, cuando Texas sufrió un nuevo pico de casos de COVID-19. El gobierno de Texas anunció el 3 de diciembre que los restaurantes tendrían que volver a prestar servicio a un 50% de su capacidad, y los bares tuvieron que cerrar. Los colegios mantuvieron las dos modalidades, presencial y online. El tráfico se ha suavizado a lo largo de diciembre, en especial durante las vacaciones de invierno.

Aunque las tarifas de las MLs de Texas se ajustan de forma dinámica según el tráfico, se aplica un conjunto de peajes mínimos según la hora del día que son predefinidos por el operador. La caída en el tráfico de las ML de Texas se ha visto parcialmente compensada por la evolución positiva de las tarifas y la mayor proporción de vehículos pesados.

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 2020, el tráfico se redujo un -26,1% a causa de las restricciones de movilidad por el COVID-19. Desde la reapertura en mayo, la recuperación del tráfico ha sido bastante progresiva.

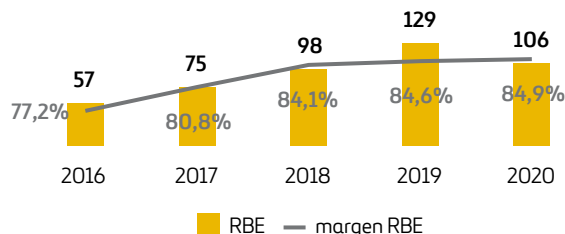
	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	25	34	-26,1%
Ventas (USD mn)	125	153	-18,4%
RBE (USD mn)	106	129	-18,1%
margen RBE	84,9 %	84,6 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 4,9 dólares frente a los 4,5 dólares de 2019 (+10,3%).

Las **ventas** alcanzaron 125 millones de dólares (-18,4% frente a 2019) como consecuencia del impacto de la reducción del tráfico, aunque mitigado por el impacto del mix de tráfico y el aumento de las tarifas.

El **RBE** ascendió a 106 millones de dólares (-18,1% frente a 2019). El margen RBE fue del 84,9% (+31 puntos básicos respecto a 2019).

Evolución del RBE de NTE



Dividendo: NTE distribuyó un dividendo de 46 millones de dólares en 2020. Ferroviario recibió 25 millones de euros.

La **deuda neta** de NTE a diciembre 2020 alcanzó los 1.232 millones de dólares (1.234 millones en diciembre de 2019), con un coste medio de 3,74%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonds
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

El tráfico se redujo en un -37,6% en 2020, con una reducción en el tráfico desde marzo con el impacto del COVID-19, compensando el fuerte crecimiento en enero y febrero (+11,6% agregado). La construcción del proyecto 635E continuó durante la pandemia, que introducirá una ML en cada dirección a lo largo de 10 millas desde el este de LBJ.

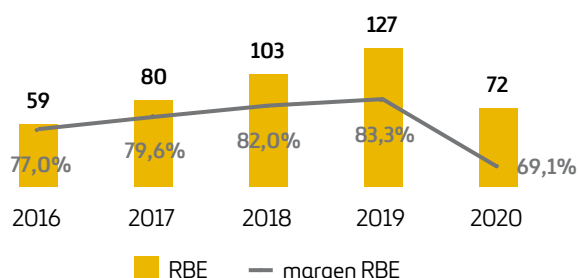
	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	30	48	-37,6%
Ventas (USD mn)	104	153	-31,8%
RBE (USD mn)	72	127	-43,5%
margen RBE	69,1 %	83,3 %	

El ingreso medio por transacción en 2020 alcanzó 3,4 dólares frente a los 3,2 dólares de 2019 (+8,5%).

Las ventas ascendieron a 104 millones de dólares (-31,8% frente a 2019) debido a la subida de los peajes, compensado por el descenso del tráfico debido a la COVID-19.

RBE ascendió a 72 millones de dólares (-43,5% frente a 2019), con un margen RBE del 69,1% (83,3% en 2019).

Evolución del RBE de LBJ



Dividendo: La autopista LBJ distribuyó su primer dividendo (229 millones de dólares), tras cinco años de explotación (por contrato el activo no podía repartir dividendos hasta que hubiera estado operativo durante 5 años). Ferrovial recibió 109 millones de euros.

Refinanciación: En septiembre de 2020, Ferrovial, a través de Cintra, completó la refinanciación de los PABs (Private Activity Bonds) con la emisión de nuevos bonos (ingresos de 622 millones de dólares). Este acuerdo de refinanciación de los PABs ha reducido el coste de la deuda (la "rentabilidad al vencimiento" de los nuevos PABs es del 2,92% frente al 7-7,5% de los cupones de los anteriores PABs).

La deuda neta de LBJ a diciembre 2020 alcanzó los 1.660 millones de dólares (1.407 millones en diciembre 2019), con un coste medio del 5,73%, incluyendo la cancelación de las comisiones activadas de los PABs antiguos.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

El tráfico de la NTE 35W disminuyó un -14,3% en 2020. El tráfico provocado por el COVID-19 estuvo parcialmente compensado por el periodo de ramp-up (la autopista abrió completamente en 2018) y por la mayor proporción de vehículos pesados, siendo la NTE 35W la que ha tenido el menor descenso de tráfico de las tres MLs de Texas.

	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	28	33	-14,3 %
Ventas (USD mn)	98	90	8,1 %
RBE (USD mn)	82	54	49,9 %
margen RBE	83,4 %	60,1 %	

El ingreso medio por transacción en 2020 alcanzó los 3,5 dólares frente a los 2,7 dólares de 2019 (+26,1%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x).

Las ventas alcanzaron 98 millones de dólares (+8,1% respecto a 2019) debido a la subida de tarifas, compensada en parte por las medidas de confinamiento por la pandemia del COVID-19.

RBE ascendió a 82 millones de dólares (+49,9% frente a 2019), con un margen RBE del 83,4% (vs 60,1% en 2019). El RBE de la NTE35W en 2019 se vio afectado por el pago de la comisión de éxito de la NTE3C (20 millones de dólares).

La deuda neta de NTE 35W a diciembre de 2020 alcanzó 915 millones de dólares, a un coste medio de 4,50% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global)

Desarrollo, diseño, construcción y operación del Segm. 3C:

- Construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, aprox. 6,7 millas desde el norte de US 81/287 hasta Eagle Pkwy.
- Reconstrucción de carriles de uso general existentes.
- Construcción de rampas de acceso y vías de servicio.
- Construcción del conector directo IH820/I-35W Managed Lanes.
- Instalación de Sistemas de Transporte Inteligente "ITS" y sistemas de peaje.

Duración: la concesión termina en 2061.

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 de conformidad con el acuerdo con TxDOT. TxDOT asume el riesgo de cobro.

I-77 (65,1%, consolidación global)

La parte norte de I-77 Express abrió el 1 de junio de 2019, y la parte sur abrió el 16 de noviembre de 2019. El COVID-19 ha afectado negativamente al tráfico, especialmente desde la semana del 22 de marzo, cuando las autoridades del área de Charlotte ordenaron el confinamiento.

El tráfico de la I-77 alcanzó su punto más bajo a principios de abril, pero se recuperó a medida que se fueron relajando las restricciones desde principios de mayo. No obstante, debido a un repunte de casos en otoño, la fase 3 de las medidas de confinamiento del Gobernador entró en vigor en octubre. Esta medida se revisó el 8 de diciembre, imponiendo un toque de queda en todo el estado de 10 de la noche a 5 de la mañana.

	DIC-20
Transacciones (mn)	20
Ventas (USD mn)	18
RBE (USD mn)	4
margen RBE	24,9%

En noviembre de 2020, Ferrovial, a través de Cintra, acordó con uno de los accionistas existentes la adquisición de un 15% adicional, incrementando su participación hasta 65,1%. La operación está valorada en 78 millones de dólares (68 millones de euros), más un pago diferido basado en el rendimiento del activo en junio de 2024, estimado en 2,7 millones de dólares (aproximadamente 2,3 millones de euros).

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), Norte Litoral (hasta la conclusión de la venta) y M3.

- **España:** el tráfico en 2020 se vio afectado por COVID-19. Desde principios de marzo, el tráfico se vio afectado por la declaración del estado de alarma y las medidas de confinamiento. El tráfico alcanzó su punto de mayor descenso en abril, con un -88,6% en Ausol I y un -79,9% en Ausol II. El 4 de mayo comenzó la reapertura de la economía y durante dicho período, las caídas se fueron suavizando paulatinamente. Sin embargo, el aumento de los casos de COVID-19 en España y las consiguientes cuarentenas de los viajeros procedentes de España redujeron enormemente el número de turistas. El tráfico descendió en 2020 -44,7% en Ausol I y -36,5% en Ausol II.
- **Portugal:** el tráfico también se ha visto afectado por COVID-19. El tráfico alcanzó su nivel más bajo en abril, con -78,8% en Algarve, -62,0% en Norte Litoral y -63,8% en Azores. La reapertura de la economía se inició el 4 de mayo y el tráfico comenzó a recuperarse gradualmente. No obstante, el 15 de octubre, el gobierno declaró un nuevo Estado de Alarma, con nuevas restricciones de movilidad y toque de queda durante los fines de semana. El impacto del tráfico en Norte Litoral y Azores fue menor debido a que dependen menos del turismo. Algarve se benefició parcialmente de las trabas impuestas a los viajes a España durante el verano. El tráfico en 2020 cayó un -33,3% en Algarve, un -19,5% en Norte Litoral y un -17,9% en Azores.

- **Irlanda:** el tráfico se vio influido también por las restricciones de movilidad debido al COVID-19. Estas restricciones de la movilidad provocaron caídas mensuales que en abril llegaron al -72,4% en M4 y al -69,4% en M3. La reapertura arrancó el 18 de mayo pero, desde agosto, el Gobierno respondió a los nuevos brotes con más restricciones de movilidad, llegando al nivel más estricto en los últimos 3 meses del año. En 2020, el tráfico se situó en -28,9% en la M4 y -24,1% en la M3.

OTROS EVENTOS

Autema

El 19 de octubre de 2020, el Tribunal Supremo comunicó que no admitía a trámite el recurso de apelación contra la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que ratificaba los cambios introducidos en el contrato de la concesión por la Generalitat de Cataluña (concedente) en 2015.

Los cambios introducidos en 2015 implicaban modificar un contrato sin riesgo de tráfico (el concedente pagaba al operador la diferencia entre los peajes cobrados y el excedente operativo establecido en el Plan Económico Financiero), a otro con riesgo de tráfico (con el concedente subvencionando una parte del peaje).

Esta resolución es inapelable ante los tribunales españoles.

Como resultado de esta resolución, Autema ha sido clasificada como activo intangible (anteriormente activo financiero). Este cambio, en los resultados de 2020, no tiene impacto en la generación de caja ni en la posición de caja, pero a nivel de resultados, implica un impacto positivo de 10 millones de euros (antes de impuestos), 6 millones de euros (después de impuestos), como consecuencia de:

- Una pérdida de -168 millones de euros: diferencia entre el valor en libros del activo financiero en diciembre de 2019 y el estimado del activo intangible (valor actual neto de los ingresos futuros estimados según la nueva regulación).
- Un beneficio de 179 millones de euros: valor positivo del derivado inflación de 2008 para fijar la inflación de los ingresos a percibir. La nueva regulación del contrato implica menores ingresos totales por lo que parte del derivado mencionado ya no será eficiente.

Adicionalmente, los resultados operacionales de Autema se han actualizado para 2020 aplicando el nuevo régimen de concesiones (modelo de activo intangible). Las ventas y el RBE de 2020 resultan en 51 y 43 millones de euros, respectivamente, frente a los 113 y 105 millones de euros de 2019 (cuando se aplicaba el modelo financiero).

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICI. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles		-70	-748	
NTE 35W(*)		-70	-748	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles	-35	-590	-1.677	
I-66	-35	-590	-1.677	50,0 %
Activos financieros	-81	-56	-1.632	
Ruta del Cacao	-54	-56	-147	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-26	-373	22,5 %
Bratislava		-30	-866	35,0 %
OSARs	-28		-246	50,0 %

(*) Capital comprometido: Segmento 3C/Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EEUU):** El proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, aprox. 6,7 millas. Los trabajos de construcción ya han comenzado y 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 20%.
- **I-66 (Virginia, EEUU):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). El plazo de construcción durará hasta diciembre de 2022, y la concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. Los trabajos de diseño y construcción están completados al 57%.

- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas calzadas, 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 se encontraban completos en un 68% en diciembre de 2020. En junio se inauguró una sección de 39 km de autopista.
- **Bratislava (Eslovaquia):** 59 km de autopista que comprende 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. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 86%. El julio, se abrió la primera sección de 29,7 km.
- **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. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción es del 97%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

En **EE. UU.** se sigue prestando mucha atención a las iniciativas privadas:

- Cintra está siguiendo varios proyectos de interés en otros estados como Georgia, Illinois, Virginia, Colorado y Tejas, alguno de los cuales ya ha anunciado un programa de proyectos con esquemas tipo Managed Lanes.

Cintra continúa activa en otros mercados, como Reino Unido, Chile, Perú y Australia (Queensland y Nueva Gales del Sur).



Aeropuertos

Aeropuertos aportó -447 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 2020, frente a los 115 millones de euros de 2019.

- **HAH:** -396 millones de euros en 2020 (106 millones en 2019) principalmente debido a:
 - El impacto negativo del COVID-19.
 - Gastos excepcionales relacionados con planes de reestructuración (-32 millones de euros).
 - El deterioro sin impacto en caja y el impacto de la cancelación o retraso de ciertos proyectos en construcción (-21 millones de euros).
 - Una regularización de pasivos por impuestos diferido (-28 millones de euros) después de que el Gobierno mantuviese el impuesto de sociedades en 19% frente al 17% aprobado previamente.
 - Evolución negativa del valor de mercado de los derivados (-46 millones de euros).

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

COVID-19 y respuesta de Heathrow

El COVID-19 continúa representando un desafío para la industria de la aviación, incluyendo Heathrow, ya que los gobiernos de todo el mundo cerraron sus fronteras e impusieron cuarentenas. En respuesta a la crisis, Heathrow adaptó rápidamente su modelo operativo y puso en marcha un plan claro para afrontar estos tiempos turbulentos.

La seguridad sigue siendo la primera e innegociable prioridad. Toda la experiencia en el aeropuerto de Heathrow se ha revisado para garantizar que los pasajeros están seguros. Heathrow ha implementado medidas de seguridad para el pasajero en colaboración con el Departamento de Salud Pública y buenas prácticas de Inglaterra. Durante 2020, Heathrow ha fomentado la realización de tests a los pasajeros en los aeropuertos del Reino Unido, trabajando con diversas organizaciones para probar una amplia variedad de nuevas e innovadoras tecnologías de pruebas médicas, incluso asociándose con las aerolíneas transatlánticas para entender mejor la forma en que los distintos regímenes de tests podrían servir como una alternativa segura a la cuarentena.

El COVID-19 sigue teniendo un impacto considerable en la evolución financiera de Heathrow. El aeropuerto puso en marcha con rapidez y decisión un amplio programa de reducción de costes para proteger la resiliencia financiera y la posición de caja, manteniendo un entorno donde la seguridad de los pasajeros y el personal es la máxima prioridad. Los **costes operativos se redujeron en un importe neto de 303 millones de libras** frente al presupuesto 2020 (Investor Report de diciembre 2019). Se aplicaron cambios estructurales para alcanzar este objetivo, como una reestructuración de la organización, recortes salariales, cancelación de bonus, congelación de nuevas contrataciones, utilización de expedientes de regulación temporal de empleo, renegociación de contratos con proveedores y consolidación de operaciones.

En paralelo, HAH redujo significativamente su inversión en capital **en 700 millones de libras para preservar liquidez**, centrándose principalmente en los proyectos de seguridad y resiliencia del aeropuerto.

La posición de liquidez de Heathrow a 31 de diciembre supero los 3.900 millones de libras. Además de recaudar 1.700 millones de libras en los mercados de capitales durante 2020, Heathrow fortaleció su estructura de capital mediante una emisión de deuda subordinada (línea de ADI Finance 2 Ltd) por valor de 750

- **AGS:** -51 millones de euros en 2020 (9 millones en 2019).
 - El impacto negativo del COVID-19.
 - Gastos excepcionales por planes de reestructuración (-3 millones de euros) y una regularización del tipo impositivo diferido (-9 millones de euros).

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

- **HAH:** distribuyó 100 millones de libras en dividendos en 2020 (500 millones de libras en 2019). Esta distribución se realizó en febrero de 2020, reflejando el rendimiento acumulado antes de los considerables impactos del COVID-19. Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 29 millones de euros en 2020. No se permiten dividendos de Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%.
- **AGS:** no ha repartido dividendos en 2020.

millones de libras. Los fondos netos procedentes de la línea se inyectaron en Heathrow Finance para aportar mayor margen al nivel de los covenants, incluyendo la aportación de 600 millones de libras a Heathrow SP, que se utilizaron a finales de 2020 para optimizar su capital circulante. Heathrow tiene suficiente liquidez para atender todas las obligaciones de pagos al menos hasta abril de 2022 en un escenario sin ingresos, o bien hasta 2023 aplicando las previsiones actuales de tráfico de HAH.

Tráfico

Heathrow registró su cifra anual de pasajeros más baja en 45 años. Si bien su condición de hub y aeropuerto más grande del Reino Unido le aportaron cierta resiliencia durante estos difíciles momentos, ofreciendo el mayor número de vuelos a la mayor cantidad de destinos posible. La labor de Heathrow incluye: dar soporte al 80% de las aerolíneas que operan en el aeropuerto, consolidar las operaciones en Londres, orientarse hacia nuevos participantes que se benefician de las franjas horarias no utilizadas y dar apoyo a su negocio de tráfico de mercancías, el que mejor evolución ha mostrado durante la pandemia.

(Millones de pasajeros)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Reino Unido	1,5	4,8	-69,8%
Europa	9,8	33,2	-70,3%
Intercontinental	10,8	42,9	-74,8%
Total	22,1	80,9	-72,7%

P&G

Ventas	1.175	-61,7%
RBE ajustado	270	-85,9%

Ventas: -61,7% en 2020, hasta 1.175 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -64,7% respecto a 2019, debido principalmente al menor número de pasajeros. El ingreso aeronáutico por pasajero creció un +29,2%, hasta 29,26 libras (22,64 libras en 2019). Los ingresos por pasajero se han visto distorsionados por el descenso en el número de pasajeros, y el aumento del tráfico de mercancías que se cobran por movimiento.

- **Retail:** -67,6% a causa del menor número de pasajeros y a la combinación de servicios de retail disponibles. Las ventas de retail por pasajero aumentaron un +18,6%, hasta 10,58 libras (8,93 libras en 2019). Los ingresos de retail por pasajero se han visto afectados por el descenso del número de pasajeros.
- **Otros ingresos:** -43,1% frente a 2019. Otros cargos regulados -51,6%, principalmente debido a la caída en el número de pasajeros y movimientos de aeronaves, lo que afecta a la capacidad para recuperar los costes operativos. Heathrow Express experimentó una caída en las ventas del -77,8% debido al descenso del número de pasajeros. Ingresos inmobiliarios y otros -3,8%, lo que demuestra una relativa resiliencia debido a que la reducción de los alquileres se extiende a lo largo del plazo restante de los contratos.

Contribución a ventas:

■ Aeronáuticos ■ Comerciales ■ Otros ingresos



Costes operativos ajustados (excluyendo depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): -21,2% hasta 905 millones de libras. Un amplio programa de reducción de costes (como se ha descrito anteriormente) obtuvo 303 millones de libras de ahorros netos, en comparación el presupuesto 2020 (Investor Report diciembre 2019). Los costes operativos por pasajero subieron un +188,1%, hasta las 40,93 libras (14,21 libras en 2019).

El **RBE ajustado** descendió -85,9% hasta 270 millones de libras (1.921 millones de libras en 2019), con un margen RBE ajustado de 23,0% (62,6% en 2019).

Partidas excepcionales: En 2020, se registró un cargo excepcional de 184 millones de libras (no hay impacto en 2019) en la cuenta de resultados. Como consecuencia del impacto del COVID-19 y el retraso del programa de expansión, Heathrow ha experimentado una transformación de la organización para simplificar las operaciones y reducir sus costes. Como resultado, Heathrow ha incurrido en 92 millones de libras de costes excepcionales incluyendo 142 millones de libras de costes relacionados con optimización del personal, parcialmente compensado por un crédito neto de 50 millones de libras asociado con las liquidaciones y reducciones de pensiones.

Además, Heathrow reconoció un deterioro sin impacto en caja y cargo por cancelación por importe de 92 millones de libras en activos en construcción. Si bien la gran mayoría de activos de expansión se mantienen en el balance en 2020, varios proyectos parcialmente ejecutados se han suspendido de momento, y algunos de estos proyectos son poco probable que se retomen en un futuro próximo, o bien es poco probable que se retomen sin realizar importantes cambios en el diseño de la propuesta original, y se ha contabilizado un deterioro de 82 millones de libras por los costes incurridos hasta la fecha en estos proyectos. Además, se ha contabilizado un deterioro de 10 millones de libras por la previsión de tener que repetir ciertos trabajos como consecuencia del retraso estimado en la Expansión.

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 2,09%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (frente al 4,73% en diciembre 2019).

Heathrow SP ha redefinido una parte de los derivados existentes y completado una serie de nuevas transacciones que ayudarán a reducir los pagos de intereses durante los próximos años. Con esto se ha reducido considerablemente el coste de la deuda en 2021 hasta 2022, que se incrementará tras este periodo.

(Millones de libras)	DIC-20	DIC-18	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	820	75	n.a
Subordinada	2.313	1.919	20,5 %
Grupo securitizado	16.606	13.644	21,7 %
Caja y ajustes	-3.949	-1.594	147,8 %
Total	15.790	14.044	12,4 %

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

Ratios financieros: A 31 de diciembre de 2020, Heathrow SP y Heathrow Finance continúan operando dentro de los ratios financieros exigidos.

A 31 de diciembre de 2020, tuvieron lugar los acontecimientos de previsión y ejecución en relación con los ratios ICR de deuda de Clase A y Clase B 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 julio, los bonistas Heathrow Finance aprobaron una dispensa (waiver) del ICR para el 31 de diciembre (testado en junio 2021), y una enmienda sobre los covenants del RAR de 95% (diciembre 2020) y 93,5% (diciembre 2021). El acuerdo se alcanzó después de la aprobación de los siguientes ajustes: no se pagarán dividendos hasta que el RAR esté por debajo del 87,5%, una liquidez mínima de 200 millones de libras, la introducción de un covenant RAR adicional al 95% (2021) y 92,5% (2022), junto con un aumento de cupón de hasta 0,75%.

La posición de liquidez mejoró con la captación de 2.500 millones de libras de deuda en 2020 en toda la estructura de capital incluyendo bonos y préstamos.

Regulatory Asset Base (RAB): A 31 de diciembre 2020, el RAB alcanzó los 16.492 millones de libras (16.598 millones en diciembre de 2019).

Crecimiento sostenible: Heathrow sigue comprometido con la descarbonización del sector aeroportuario. Este año, Heathrow ha conseguido ser carbono neutral y ha colaborado en el lanzamiento de la hoja de ruta de Aviación Sostenible del Reino Unido, siendo esta la primera vez que todo el sector aeroportuario de una nación se compromete a tener cero emisiones netas para 2050. En la próxima década, el combustible bajo en emisiones de carbono para una aviación sostenible (SAF) representa la mejor forma de acelerar la reducción de las emisiones de carbono. El SAF se puede utilizar en un avión actual sin tener que esperar 25 años para el ciclo de sustitución del activo. El desafío es de carácter económico, la escasa cantidad de SAF que se produce actualmente lo hace muy caro. Es necesario un paquete normativo por parte del gobierno que regule la oferta, incentive la demanda y preste apoyo financiero.

Expansión de Heathrow: En febrero 2020, el Tribunal de Apelación suspendió la Airports National Policy Statement (ANPS). En octubre, Heathrow presentó su apelación ante el Tribunal Supremo, y en diciembre, el Tribunal Supremo declaró por unanimidad que la ANPS constituía una política legal y legítima del gobierno. Su veredicto confirmó que el Gobierno había tomado en consideración el Acuerdo de París contra el Cambio Climático como parte de su política, y que esto se consideraría como parte del sólido proceso de urbanismo del Reino Unido. Heathrow se ha comprometido ya a conseguir el cero neto, y esta decisión judicial reconoce la solidez del proceso planificación que exige a Heathrow probar que su expansión cumple con las obligaciones del Reino Unido en materia de cambio climático, incluido el Acuerdo de París para combatir el Cambio Climático, antes de que pueda iniciar la construcción. El Gobierno ha convertido la descarbonización de la aviación en un componente esencial de su agenda de crecimiento verde, mediante un uso más amplio del Combustible Sostenible de Aviación, así como de nuevas tecnologías. Este es el resultado

adecuado para el país, que permitirá que la idea de una Gran Bretaña Global se haga realidad. A medida que se vaya recuperando el número de pasajeros, HAH centrará su atención inmediata en seguir garantizando su seguridad y en mantener sus niveles de servicio, mientras que consulta con inversores, gobiernos, aerolíneas y reguladores sobre los siguientes pasos.

Brexit: En diciembre, el Reino Unido y la UE alcanzaron un acuerdo de Comercio y Cooperación que entró en vigor el 1 de enero de 2021. La aviación se identificó como una prioridad para ambas partes. El Acuerdo incluye un capítulo sobre aviación que garantiza la continuidad de los vuelos entre la UE y el Reino Unido sin interrupciones. Todos los demás servicios aéreos entre el Reino Unido y el resto de los países del mundo han sido renovados o renegociados, lo que significa que los vuelos pueden continuar a todos los mercados con seguridad.

Desde un punto de vista del retail y antes de que termine el período transitorio, el Gobierno anunció cambios en las ventas libres de impuestos en zonas de tránsito aéreo de todas las mercancías que no estén sujetas a impuestos y la retirada del plan de Reembolso del IVA a partir de enero de 2021. Estos cambios afectarán considerablemente a la propuesta de precios de Heathrow y por tanto constituyen una amenaza significativa y plausible para los ingresos de Heathrow, por valor de 200 millones de libras al año. La supresión de las compras libres de impuestos conllevaría un incremento de c.15% en los cargos por pasajero desde 2022, debido a la mayor dificultad para seguir siendo competitivos frente a otros aeropuertos y destinos extranjeros, que se añade al impacto sobre los pasajeros que utilizan el sistema de reembolso del IVA en el aeropuerto. Heathrow, World Duty Free y Global Blue han presentado un recurso de revisión judicial sobre la decisión del gobierno, cuya audiencia se celebró a finales de febrero.

Principales acontecimientos regulatorios

Ajuste del RAB por el COVID-19: En julio de 2020, Heathrow solicitó a la CAA un ajuste del RAB por un importe de acuerdo con las pérdidas imprevistas que se produjeron debido al impacto del COVID-19. El ajuste está diseñado para asegurar la recuperación de la inversión histórica en que se ha incurrido de manera eficiente, así como las pérdidas de retorno según los parámetros económicos utilizados para fijar el coste del capital permitido de Heathrow. Esta propuesta pretende la ejecución de la protección incluida en el acuerdo de Heathrow frente al riesgo a la bajo ilimitado provocado por circunstancias excepcionales. En octubre, la CAA publicó una consulta solicitando evidencias adicionales de que dicha acción fuese necesaria. En respuesta a la consulta de la CAA, Heathrow expuso la necesidad urgente del ajuste cómo se indica en el acuerdo y cómo el mecanismo que proponía aseguraría que Heathrow pudiera seguir operando en interés de los usuarios, suavizando al mismo tiempo el impacto de este cambio sobre los pasajeros durante los próximos años.

En febrero, la CAA publicó una consulta adicional, reconociendo la existencia de circunstancias excepcionales definidas en el acuerdo y aceptando que no hacer nada no era una opción, así como exponiendo sus dos soluciones predilectas. Heathrow ha propuesto un ajuste razonable que permita a la CAA actuar ahora para reducir los cargos futuros y mantener la inversión en el aeropuerto, manteniendo empleos y evitando la rápida degradación del servicio. La CAA deberá tomar en última instancia la decisión, pero una falta de actuación en tiempo y forma adecuada provocará que la confianza en una regulación efectiva desaparezca. Eso no solo afectaría a Heathrow, sino que socavaría la percepción de las inversiones en el Reino Unido y la estrategia del Gobierno de una Gran Bretaña Global.

H7 y plazos regulatorios: El período H7 está previsto que se inicie el 1 de enero de 2022. En diciembre, Heathrow presentó su Plan de Negocio Revisado (RBP) a la CAA (Autoridad de Aviación Civil). Este establece los planes de Heathrow para el período H7 tras consultar con las aerolíneas y tras la publicación de nuevas opiniones de la CAA acerca de las políticas a lo largo de 2020. El plan de Heathrow pretende maximizar el crecimiento en el número de pasajeros y minimizar las tasas aeroportuarias para apoyar la recuperación de las aerolíneas. El plan asume que el ajuste del RAB propuesto por Heathrow se aplique íntegramente, lo cual es un factor clave para que el plan sea financiable y de capital invertible y también libera la capacidad de Heathrow a la hora de utilizar recursos financieros para mantener los precios lo más bajos posible. El RBP de Heathrow constituirá la base de la decisión que tome la CAA para el período H7. Su RBP propone un plazo regulatorio de mínimo cinco años, de 2022 a 2026, como base del marco H7 de Heathrow. Heathrow ha propuesto una evolución del marco regulatorio tras el impacto del COVID-19, que garantice que el marco tenga solidez frente a la incertidumbre futura y equilibre adecuadamente los riesgos y los retornos en el período H7 y más allá. Entre estas evoluciones se propone un mecanismo de ajuste del control de precios que los ajuste automáticamente si las ventas se desvían de las previsiones en más de un 8%, realizando un ajuste al RAB de Heathrow. Además, Heathrow propone cambios para garantizar que pueda mitigar los costes futuros imprevisibles que se deriven de la pandemia y los cambios correspondientes en la legislación de Seguridad y Salud.

La CAA sigue realizando consultas sobre sus propuestas para el marco regulatorio que estará en vigor durante el período H7. Heathrow espera nuevas consultas de la CAA a principios de 2021, centradas en el desarrollo de las políticas en áreas como la eficiencia del capital y la recuperación de los costes iniciales de expansión. Heathrow está a la espera de la propuesta Inicial de la CAA, que presentará su visión preliminar sobre la limitación de precios y las condiciones para el período H7 en el verano de 2021.

Previsión 2021: La estimación del RBE para 2021E es coherente con la información del Investor Report de diciembre. Heathrow espera 37,1 millones de pasajeros (-54% vs. 2019), asumiendo que no hay recuperación en el IT, y que dos tercios de la previsión de tráfico anual se materializan durante el 2S. Dado el grado de incertidumbre en torno a la recuperación del tráfico, HAH también ha considerado un escenario severo pero plausible en el que el tráfico se reduce a 27 millones de pasajeros en 2021. En este escenario, HAH concluyó que se mantendrían suficientes medidas mitigadoras y de control para evitar cualquier incumplimiento de los covenants.

Se han tomado nuevas medidas de reducción de costes, manteniendo la T4 no operativa y la T3 supeditada a la recuperación del tráfico, y a falta de un apoyo significativo por parte del gobierno, una reducción en los costes de personal, en las puestos de dirección y la eliminación de todas las prestaciones por derechos adquiridos.

No se espera ningún incumplimiento de los covenants en 2021 con los escenarios de tráfico actuales, dados los planes de mitigación implantados desde 2020 y las recientes iniciativas de ahorro de costes. Sin embargo, el impacto de COVID-19 continúa generando una gran incertidumbre para la industria de la aviación. Los escenarios por debajo de este 'severo pero plausible' descenso podrían hacer que el activo incumpla los niveles mínimos requeridos para el cumplimiento de los covenants.

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

Respuesta de AGS al COVID-19: Los aeropuertos de AGS se han visto afectados significativamente por la interrupción del tráfico aéreo sin precedentes debido a la pandemia del COVID-19 y de la entrada en concurso de acreedores de Flybe. El COVID-19 tuvo lugar poco después de la quiebra de Flybe el 5 de marzo, provocando cancelaciones y un descenso del número de pasajeros, debido a la reducción en el número de vuelos a una serie de países con brotes de COVID-19, cierres de fronteras y medidas de restricción. El objetivo principal de AGS durante estas circunstancias ha sido garantizar la salud y seguridad de todos sus pasajeros y empleados.

Las medidas adoptadas para reducir los costes de operación en 37 millones de libras y el programa de inversión en 25 millones de libras en 2020 incluyen:

- Reducción de operaciones y rediseño de la organización.
- Eliminación de todos los gastos no esenciales.
- 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 de capex no esenciales.

Compromisos financieros: El 15 de junio de 2020, AGS acordó una dispensa o waiver sobre los requisitos para cumplir con los covenants financieros (ratio de apalancamiento y DSCR) en el Acuerdo de líneas de crédito para los períodos cerrados de junio y diciembre de 2020. El waiver de diciembre quedaba sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez que AGS cumplía. Continúa el diálogo entre AGS, los accionistas y los prestamistas para apoyar a la sociedad en los próximos meses. Los accionistas han comprometido capital por importe de 50 millones de libras (25 millones para Ferrovial).

Tráfico: el número de pasajeros cayó un -75,9% (3,3 millones de pasajeros) para los tres aeropuertos, principalmente a causa del impacto del COVID-19 y la quiebra de Flybe.

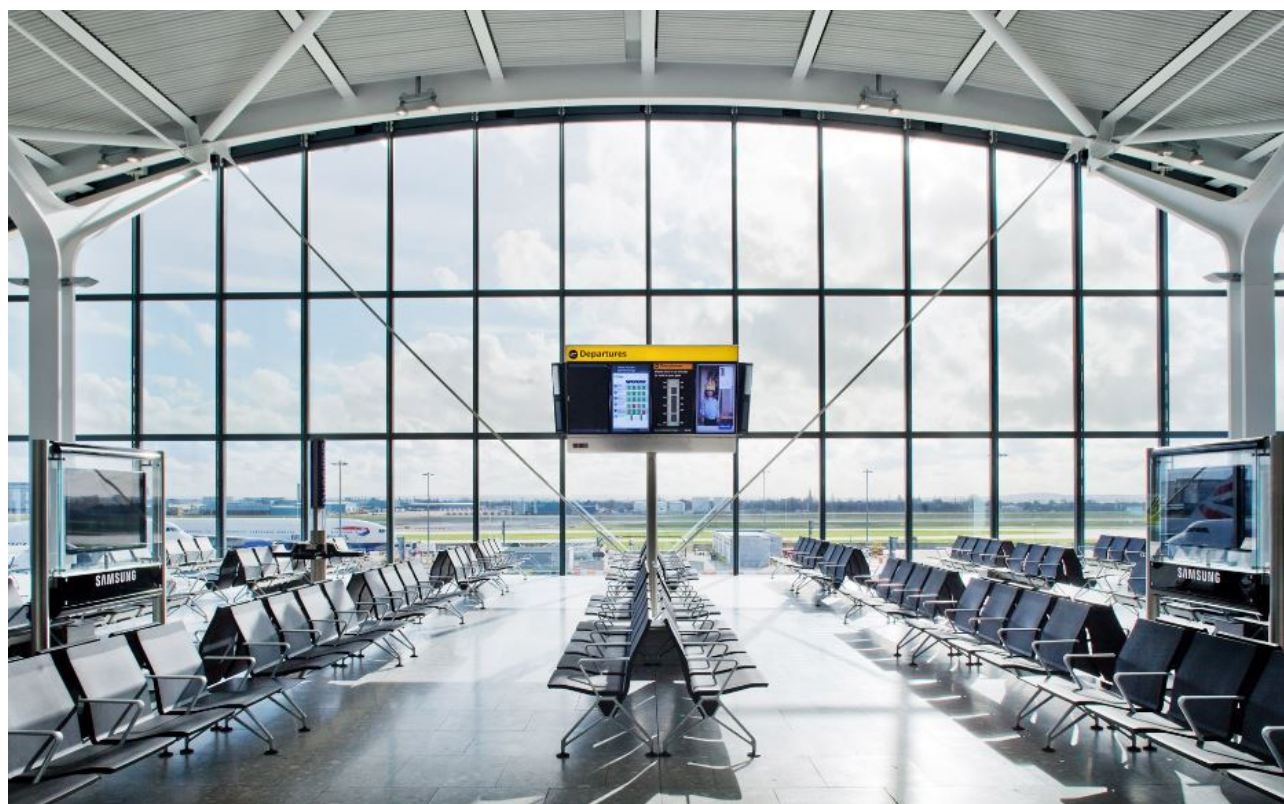
- En **Glasgow**, el tráfico se redujo un -78,0% respecto a 2019 por la suspensión de rutas a causa del COVID-19, la quiebra de Flybe y la cancelación de los servicios de Thomas Cook en septiembre de 2019.
- En **Aberdeen** un -65,3% debido a la suspensión de rutas por el COVID-19 y la ausencia de tráfico de Flybe desde marzo. 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 del Oil & Gas.
- En **Southampton**, la caída fue del -83,4%, provocada por el impacto del COVID-19 y la quiebra de Flybe.

(Millones de pasajeros)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Glasgow	1,9	8,8	-78,0%
Aberdeen	1,0	3,0	-65,3%
Southampton	0,3	1,8	-83,4%
Total AGS	3,3	13,6	-75,9%

Ventas se redujeron un -67,4%, hasta los 71 millones de libras, y el **RBE** cayó un -126,1%, hasta los -25 millones de libras, debido al menor volumen de pasajeros en los tres aeropuertos (-75,9%), lo que se compensó parcialmente con una yield superior y un programa de reducción de gastos de explotación.

Tras la disposición de 38 millones de libras de líneas de crédito no dispuestas en marzo, la posición de tesorería asciende a 18 millones de libras a 31 de diciembre de 2020.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 739 millones de libras, a 31 de diciembre de 2020.



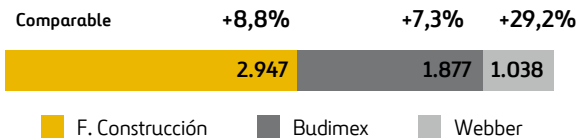
Construcción

El **impacto del COVID-19** ha sido limitado y se ha distribuido de manera generalizada en todas las geografías, siendo España y Sudamérica las zonas más afectadas por el menor ritmo de ejecución de los trabajos con costes fijos laborales, reducción de la plantilla y retrasos en los suministros, costes de aceleración y material sanitario y de seguridad adicional.



Las ventas (+11,4% en términos comparables) crecieron principalmente debido a los proyectos en EE.UU.. La facturación internacional supuso el 87%, centrado en Norteamérica (38%) y Polonia (32%). Las ventas de 2020 se han visto afectadas aproximadamente en -300 millones de euros por el COVID-19, debido a las interrupciones y la ralentización de los trabajos, una situación registrada de manera general en todas las geografías.

Ventas 2020 (5.862 millones de euros) y comparable vs 2019:



En 2020, el **RE** se situó en 134 millones de euros, a pesar del impacto del COVID-19 estimado en -49 millones de euros.

Este impacto incluye sobrecostes que se han incurrido hasta la fecha y provisiones que afectan a estimaciones de finalización de contratos en relación con contratos onerosos. Este impacto del COVID-19 se ha estimado con un enfoque ascendente, comenzando desde cada proyecto, que ha analizado el impacto teniendo en cuenta los siguientes elementos que han afectado a los resultados de la división:

- Los costes fijos por interrupciones de la actividad, adaptación de procesos para el ramp up de proyectos o las pérdidas de productividad por los retrasos (alquileres de maquinaria, oficinas y equipos, y otros costes indirectos)
- Incremento en costes requeridos para cumplir el plazo de los proyectos.
- Retrasos en los suministros
- Cierre de las fronteras y dificultades para movilizar a los equipos para rendimiento propio.
- Gastos relacionados con nuevas medidas de seguridad y salud.
- Retrasos en la puesta en marcha de nuevos proyectos

Existen reclamaciones en proceso de preparación y/o presentación que se han calculado como futuros ingresos, pero estos no se han reconocido en las cuentas de 2020, debido a la fase en la que se encuentran. En 2019, el RE -365 millones de euros se vio impactado por la provisión en 1T 2019 para tres contratos en Estados Unidos.

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** Las ventas crecieron +7,3% en términos comparables, con crecimiento significativo en Obra Civil, Energía, Inmobiliaria y FB Serwis compensado el descenso en Edificación Residencial y No Residencial. El margen RE fue 7,6% vs. 4,0% en 2019, con un crecimiento del RE de +103,0% comparable apoyado en la evolución positiva de todos los segmentos, con una rentabilidad cercana al 30% en la actividad inmobiliaria y superior al 5% en construcción.

En junio de 2020, Ferrovial vendió un 5% de participación de Budimex, sin impacto en P&G. Ferrovial mantiene un 50,1% de participación. El impacto en el flujo de caja fue de 58 millones de euros en 2020.

- **Webber:** las ventas aumentaron +29,2% (comparable) con la entrada de proyectos grandes en fase de ejecución avanzada, como I-10, I-35 y Grand Parkway, en Houston. El margen RE alcanzó 2,1% en 2020 vs 1,8% en 2019, apoyado en mejoras de rentabilidad en sus divisiones de reciclado de áridos y agua. En 2020, Webber vendió una planta de asfalto por 33 millones de euros.

- **F. Construcción:** las ventas crecieron +8,8% (comparable), apoyado en el buen ritmo de ejecución de la mayoría de los proyectos en EE.UU., además del impacto por la provisión registrada en 2019 que se registró parcialmente como menores ventas, y pese a las interrupciones y la ralentización de los trabajos por debido al COVID-19, que se calcula ascendió a alrededor de -274 millones de euros. El RE se situó en -30 millones de euros (-453 millones de euros en 2019), mostrando una mejora frente a 9M 2020 (-56 millones de euros), principalmente debido a las reclamaciones o prórrogas contractuales en diversos contratos, cuyos costes se asumieron en periodos anteriores. El RE de 2020 incluía -40 millones de euros de impacto del COVID-19 distribuidos sobre todo entre España, Latinoamérica, EE.UU., Australia y Eslovaquia. Además, se ha incurrido en tasas internas de contratos onerosos (con los cuales no se puede realizar una provisión de fondos según normas contables) por -41 millones de euros.

2020 RE y margen RE, y variaciones comparables vs. 2019:

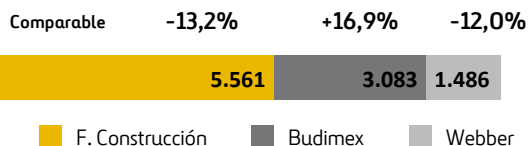
DIC-20	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	143	103,0 %	7,6 %
Webber	22	52,1 %	2,1 %
F. Construcción	-30	n.s.	-1,0 %
Total RE	134	n.s.	2,3 %

La **cartera** alcanzó los 10.129 millones de euros (-5,6% en términos comparables frente a diciembre 2019). 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 Cintra en la cartera de construcción, excl. Webber & Budimex, supuso un 37% en 2020 (47% en 2019).

La cartera a diciembre de 2020 no incluye contratos preadjudicados o pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 370 millones de euros.

Cartera en 2020 y variaciones comparables vs. 2019:



Eventos recientes

Acuerdo de venta de la división inmobiliaria de Budimex: El 22 de febrero de 2021, Budimex llegó a un acuerdo de venta condicionado para su negocio inmobiliario (Budimex Nieruchomości). El precio acordado es 331 millones de euros (1.531 millones de zloties) y de materializarse, implicaría una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 152 millones de euros. El acuerdo es condicionado al establecer el derecho de las partes a retirarse en ciertos casos. La operación está sujeta a la autorización de las autoridades de competencia, que deberá de obtenerse en el plazo de seis meses desde la firma del acuerdo.

Acuerdo de venta de Prisiones Figueras y URBICSA: En diciembre 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones que Ferrovial tiene en la Concesionaria de Prisiones Figueras (100%) y del 22% de Urbs Iudex Et Causidicus, S.A (URBICSA) con Aberdeen Infrastructure IV B.V. por 41 y 16 millones de euros, respectivamente. A cierre de los estados financieros, la ejecución del acuerdo está pendiente de la autorización de los organismos correspondientes.

Servicios (actividad discontinuada)

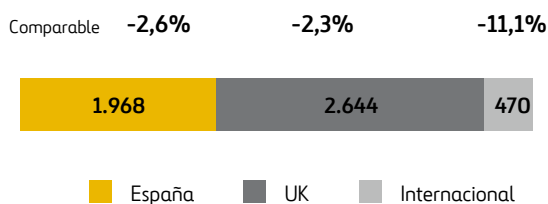
Ferrovial mantiene el compromiso de la desinversión del negocio en su totalidad, aunque se están sufriendo retrasos a causa de la incertidumbre macroeconómica derivada del COVID-19. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadpectrum, que se cerró por completo en julio de 2020.

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:

El COVID-19 ha tenido un impacto negativo en la división de Servicios, en especial durante los confinamientos. España fue la primera zona geográfica en la que se observó el impacto de la pandemia, pero también la zona en la que la recuperación ha sido más notable, con una actividad y unos resultados en 4T 2020 ligeramente por encima del 4T 2019. Los negocios más afectados fueron las de servicios relacionados con el transporte y mantenimiento de infraestructuras, soporte y logística de la industria, el área de tratamiento de residuos industriales y otras actividades como contratos de gestión integral para centros deportivos. En Amey, los efectos de la pandemia se apreciaron con posterioridad y están relacionados con el retraso de operaciones no esenciales en el sector de transporte, menor actividad de consultoría y utilities, así como paralizaciones de construcciones y retrasos en plantas a causa de las cuarentenas, junto con la caída del precio de los materiales reciclados y electricidad en el negocio de tratamiento de residuos. En Servicios Internacional, el impacto del COVID-19 se notó principalmente en la industria del Oil & Gas en América del Norte, por la drástica reducción en la demanda de derivados del petróleo que viene aparejada por una reducción considerable en los trabajos de reparación y mantenimiento en la industria.



Ventas 2020 por áreas y variaciones comparables vs. 2019:



En 2020, el RBE alcanzó 186 millones de euros (-33,0% en términos comparables frente a 2019). La repercusión del COVID-19 en el RBE (-102 millones de euros) incluye el impacto positivo de +49 millones de euros de reducción de costes provenientes de las medidas de flexibilidad proporcionadas por el gobierno español y británico, como los despidos temporales y esquemas de bajas temporales del gobierno. El impacto se ha calculado mediante un análisis ascendente, desde el nivel de contrato y comparando los resultados efectivos de las actividades con el presupuesto de 2020. El cálculo incluye los siguientes tipos de impactos:

- Estimación directa de la caída en la actividad (por ejemplo,

toneladas de tratamiento de residuos, tráfico o frecuencias de trenes).

- Disminución de la demanda de derivados del petróleo debido al impacto del COVID-19, suponiendo una disminución significativa de la actividad. La mayor repercusión se puede ver en los contratos de Oil & Gas en Norteamérica.
- En los contratos de Transporte (en su mayoría contratos ferroviarios) y contratos de Utilities en Amey, paros o retrasos en trabajos no esenciales, junto con los sobrecostes para cubrir la disponibilidad de los empleados debido a las cuarentenas y el refuerzo de las medidas de salud y seguridad.

España: Las ventas descendieron un -2,6% (comparable) y el RBE un -11,8% (comparable). Las actividades más afectadas fueron las de soporte y logística industrial, el área de tratamiento de residuos industriales y otras actividades como transportes y servicios a infraestructuras o contratos de gestión integral para centros deportivos. Otras actividades como el tratamiento y la recogida de residuos mostraron una mayor resiliencia. El margen RBE alcanzó el 10,5% (11,8% en 2019). Excluyendo el impacto del COVID-19, el RBE se habría incrementado un +5,2%.

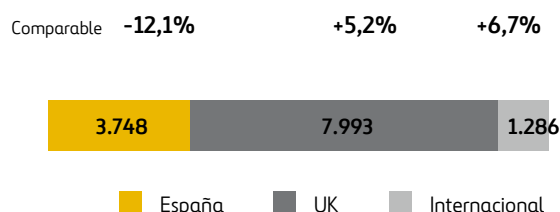
Internacional: Las ventas cayeron un -11,1% comparable y el RBE un -26,7% por la caída de la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica, debido a que el precio del petróleo derivó en una reducción de los trabajos de reparación y mantenimiento. Excluyendo el impacto de la pandemia, el RBE habría aumentado +6 millones de euros frente a 2019, apoyado principalmente en los nuevos contratos de mantenimiento de carreteras en Canadá.

Reino Unido: Los ingresos cayeron un -2,3% en términos comparables, debido al retraso en los trabajos no esenciales en el sector del transporte y utilities. La rentabilidad también se vio afectada por el COVID-19 (-44 millones de euros a nivel de RBE), si bien se observó una mejor evolución de los contratos de Defensa y Utilities, compensado parcialmente por las provisiones contabilizadas en relación con proyectos que podrían venderse de manera separada.

Acuerdo Amey y Birmingham: Amey alcanzó un acuerdo para resolver el contrato Birmingham Highways PFI en 2019. El acuerdo no tiene impacto en la cuenta de resultados de Ferrovial. Amey pagará 215 millones de libras, de los que 160 millones de libras se pagaron en 2019 y los 55 millones de libras restantes se abonarán hasta 2025. A diciembre de 2020, Amey ha pagado 10 millones de libras adicionales.

La **cartera de Servicios** (13.027 millones de euros) disminuyó -0,3% en términos comparables respecto a diciembre de 2019

Cartera de Servicios en 2020 y var. comparables vs. 2019:



Venta de Broadpectrum: En diciembre de 2019, Ferrovial alcanzó un acuerdo para la venta de Broadpectrum a Ventia Services Group. El 30 de junio de 2020, Ferrovial finalizó la venta tras haber obtenido las autorizaciones reglamentarias y de competencia.

El precio de la operación (acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 465 millones de dólares australianos (288 millones de euros, incluyendo costes de transacción). Esta cifra no incluía la participación de Ferrovial del 50% en TW Power Services, que fue adquirida por otro socio de esta sociedad, Worley, en lugar de Ventia, por 20 millones de dólares australianos (aprox. 12

millones de euros) en julio. Ambos precios en euros incluyen el impacto positivo de las coberturas de divisas de 5 millones de euros. Broadpectrum mantenía una posición neta de tesorería de 78 millones de euros.

Tras culminarse la operación, se ha registrado un impacto negativo en la cuenta de resultados de -64 millones de euros de las diferencias de conversión reflejadas en las reservas que se trasladan a la cuenta de resultados consolidada sin efecto en la tesorería ni en el patrimonio neto.

ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

Ferrovial ha clasificado 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 se situó en -3 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros fundamentalmente debido a la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21.

Adicionalmente se ha registrado una provisión por ajuste en valor razonable en Amey por -34 millones de euros y en Servicios Internacional por -25 millones de euros. El negocio Servicios España ha registrado un resultado positivo de +121 millones de euros en 2020 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). La situación actual del COVID-19 supone incertidumbre en la evaluación del valor razonable de estos activos. La evaluación actual podría cambiar dependiendo de la evolución de la pandemia. Ferrovial continúa siguiendo de cerca el impacto del COVID-19 en el valor razonable de actividades discontinuadas conforme se vayan obteniendo mayores evidencias sobre el impacto de la pandemia en dichas actividades.



Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19
VENTAS	6.341	6.054
Provisión de Construcción*		-345
RBE	409	121
Amortización de inmovilizado	-198	-180
Deterioros y enajenación de inmovilizado	15	460
RE	226	401
Resultado Financiero	-232	-193
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-197	-263
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-35	70
Puesta en equivalencia	-378	296
BAI	-384	504
Impuesto sobre beneficios	28	-47
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-356	457
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-3	-198
RESULTADO CONSOLIDADO	-359	259
Rdo. atribuido a socios externos	-51	9
RESULTADO DEL EJERCICIO	-410	268

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

Ventas 6.341 millones de euros (+9,9% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+11,4% comparable) compensado por una menor contribución de Autopistas (-19,2% comparable).

RBE: 409 millones de euros (121 millones euros en 2019, afectado negativamente por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción en 1T 2019). El RBE se vio impactado por el gasto excepcional de -22 millones de euros, en relación al plan de reestructuración de la compañía.

Amortización se incrementó +9,9% en 2020 (+0,1% en términos comparables), hasta los 198 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 15 millones de euros en 2020, incluido el impacto positivo en relación con Autema (10 millones de euros) en comparación con los 460 millones de euros en 2019 (impactados por las plusvalías de la venta de la participación del 80% en Ausol).

Resultado financiero: mayores gastos financieros en 2020 frente a 2019.

- **Proyectos de infraestructuras:** -197 millones de euros de gastos (-263 millones de euros en 2019), debido a los ahorros de la refinanciación de la NTE a finales de 2019 y la desconsolidación de Ausol, estos impactos estuvieron parcialmente compensados con la contribución de I-77 a año completo y los costes de refinanciación de LBJ, relativos a los costes de transacción activados de la emisión original de PABs.
- **Ex proyectos de infraestructuras:** -35 millones de euros de gastos financieros en 2020 frente a los 70 millones de euros de ingreso en 2019, debido principalmente a la evolución de las coberturas de equity swaps ligadas a los planes de retribución, sin impacto en caja, junto al ligero aumento de los gastos financieros derivados de una mayor disponibilidad de tesorería, compensados en parte por el rendimiento positivo de derivados sobre tipos de cambio. Las coberturas sobre equity swaps ligadas a los planes de retribución supusieron un gasto de -10 millones de euros en 2020 debido a la evolución negativa de la acción, frente a la evolución positiva en 2019:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31 dic. 2018	17,70
31 dic. 2019	26,97
31 dic. 2020	22,60

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	405	617	-34,5 %	-19,2 %
Aeropuertos	8	19	-58,1 %	2,2 %
Construcción	5.862	5.413	8,3 %	11,4 %
Otros	67	5	n.a.	n.a.
Total Ventas	6.341	6.054	4,7 %	9,9 %

RBE

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	251	436	-42,3 %	-22,9 %
Aeropuertos	-18	-16	-10,5 %	12,1 %
Construcción	227	-286	179,4 %	181,2 %
Otros	-51	-12	n.a.	n.a.
Total RBE	409	121	238,0 %	n.s

RE*

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	159	346	-54,1%	-26,4 %
Aeropuertos	-20	-18	-8,8%	11,1 %
Construcción	134	-365	n.s.	n.s.
Otros	-63	-23	n.a.	n.a.
Total RE	211	-60	n.s.	216,4 %

(*) RE antes de deterioros y enajenación del inmovilizado

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -378 millones de euros netos de impuestos (2019: 296 millones de euros).

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Autopistas	62	182	-66,2 %
407 ETR	33	153	-78,5 %
Otros	29	29	-1,8 %
Aeropuertos	-447	115	n.s.
HAH	-396	106	n.s.
AGS	-51	9	n.s.
Construcción	1	-1	227,0 %
Otros	6	0	n.s.
Total	-378	296	-227,5 %

Impuestos: el gasto por impuesto de sociedades de 2020 se situó en 28 millones de euros (2019: -47 millones de euros). 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:

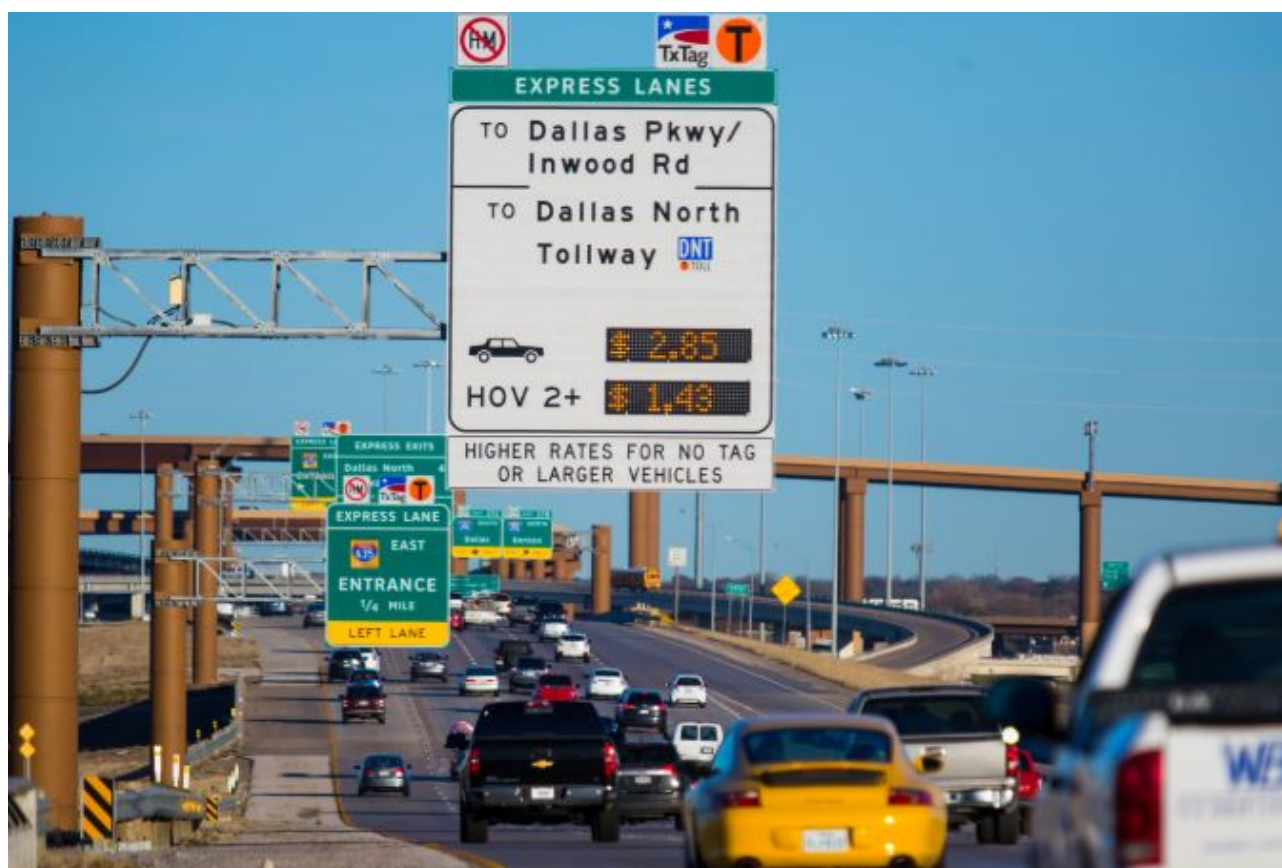
- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse porque ya se recoge neto de impuestos (-378 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros (99 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, y ajustando el impacto del gasto de ejercicios anteriores (-46 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 15%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en -356 millones de euros en 2020 (457 millones de euros en 2019). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

- Ajustes de valor razonable correspondientes a derivados de HAH: -46 millones de euros (31 millones de euros en 2019), afectados principalmente por la evolución negativa de los derivados sobre HAH, fundamentalmente swaps de inflación que cubren la exposición tanto a nivel de RAB como a los ingresos. Heathrow ha solicitado una clarificación al IFRIC relativa al tratamiento contable de estas coberturas.
- Gastos excepcionales a HAH y AGS por planes de reestructuración (HAH -32 millones de euros y AGS -3 millones de euros) y una regularización del tipo impositivo diferido (HAH -28 millones de euros y AGS -9 millones de euros).
- -22 millones de euros de coste excepcional relativo al programa de reestructuración de la compañía.
- 6 millones de euros de impacto positivo relacionado con el cambio de método contable de Autema tras la decisión del Tribunal Supremo.

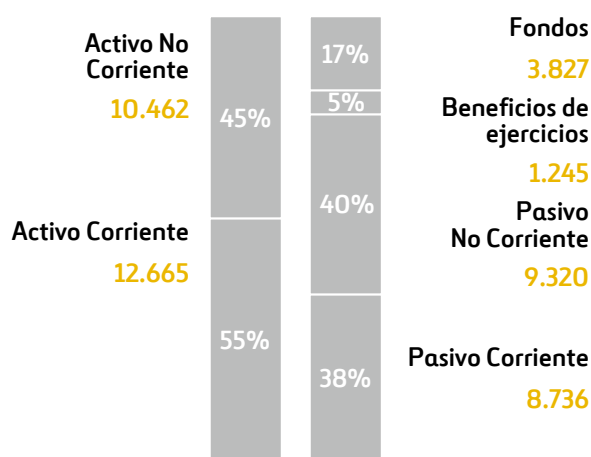
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en -3 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21. Además, se ha reconocido una provisión de valor razonable en Amey (-34 millones de euros) y en Internacional (-25 millones de euros). El negocio Servicios España ha registrado un resultado positivo de +121 millones de euros en 2020 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). Ferrovial continuará monitorizando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de actividades discontinuadas conforme se vayan obteniendo más pruebas del impacto del brote en dichas actividades.



Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-20	DEC-19	(Millones de euros)	DIC-20	DEC-19
ACTIVO NO CORRIENTE	10.462	12.358	PATRIMONIO NETO	3.827	5.087
Fondo de comercio de consolidación	208	248	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	3.187	4.304
Activos intangibles	60	62	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	640	783
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.200	6.880	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.245	1.347
Inversiones inmobiliarias	2	2			
Inmovilizado material	272	299	PASIVOS NO CORRIENTES	9.320	9.054
Derecho de uso	97	126	Provisiones para pensiones	4	4
Inversiones en sociedades asociadas	1.710	2.557	Otras provisiones	421	518
Activos Financieros no corrientes	852	1.247	Pasivo arrendamiento a largo plazo	61	82
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	164	171	Deuda financiera	7.970	7.565
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	654	970	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.078	5.471
Resto de cuentas a cobrar	34	106	Deuda financiera resto de sociedades	2.892	2.094
Impuestos diferidos	586	502	Otras deudas	16	27
Derivados financieros a valor razonable	475	434	Impuestos diferidos	428	475
			Derivados financieros a valor razonable	419	385
ACTIVO CORRIENTE	12.665	11.751	PASIVOS CORRIENTES	8.736	8.621
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.071	4.936	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	2.958	3.491
Existencias	690	699	Pasivo arrendamiento a corto plazo	59	71
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.292	1.256	Deuda financiera	1.657	1.033
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	956	891	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	28	23
Otros deudores	335	364	Deuda financiera resto de sociedades	1.630	1.010
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	108	97	Derivados financieros a valor razonable	49	97
Tesorería e inversiones financieras temporales	6.432	4.735	Deudas por operaciones de tráfico	3.029	3.072
Sociedades proyectos de infraestructuras	111	119	Acreedores comerciales	1.390	1.327
Caja restringida	8	6	Otras deudas no comerciales	1.640	1.745
Resto de tesorería y equivalentes	103	113	Pasivos por impuestos sobre sociedades	91	107
Resto de sociedades	6.321	4.617	Provisiones para operaciones de tráfico	892	750
Derivados financieros a valor razonable	72	27			
TOTAL ACTIVO	23.128	24.109	TOTAL PASIVO	23.128	24.109

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA DIC-20	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (EUR mn)	-4.640	-5.445	-10.085
% fijo	87,4%	97,8%	92,9%
% variable	12,6%	2,2%	7,1%
Tipo medio	1,0%	4,6%	2,9%
Vencimiento medio (años)	3	20	12

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19
Deuda Financiera Bruta	-10.085	-9.244
Deuda Bruta Ex-proyectos	-4.640	-3.433
Deuda Bruta Proyectos	-5.445	-5.811
Tesorería	7.544	6.287
Tesorería Ex-proyectos	6.631	5.064
Tesorería Proyectos	913	1.223
Posición neta de tesorería total	-2.541	-2.957
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.991	1.631
Posición Neta Tesorería Proyectos	-4.532	-4.588
Posición neta de tesorería total	-2.541	-2.957

*Incluye actividades discontinuadas

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

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

Caja bruta	6.631
Deuda bruta	-4.640
Posición neta de tesorería	1.991

LIQUIDEZ

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
6.631	1.333
Total liquidez	7.964

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

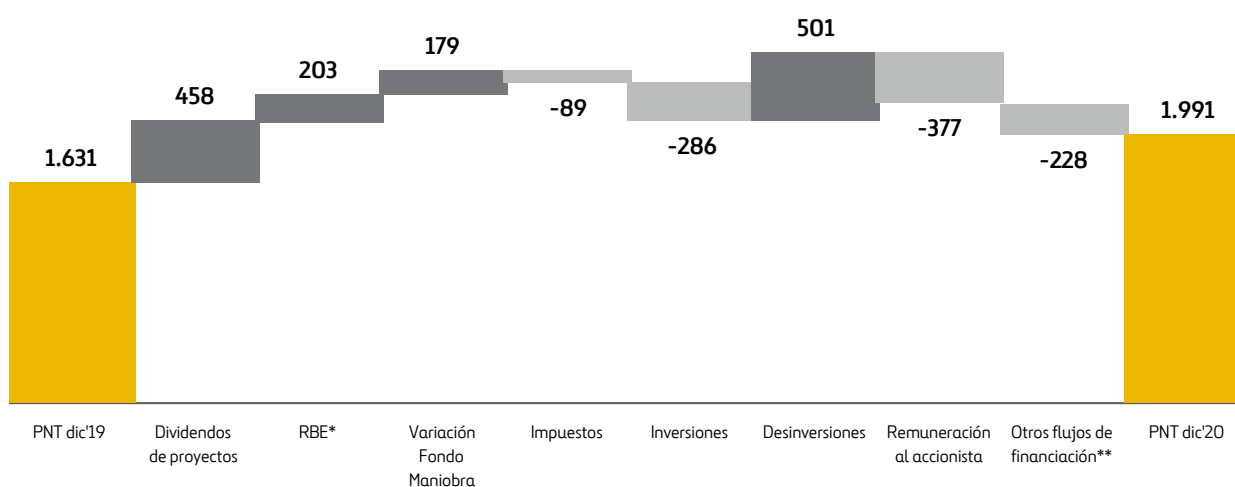
1.658	508	12	2.462
2021*	2022	2023	> 2024

(*) En 2021, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye la emisión de ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 31 de diciembre de 2020 de 1.091 millones de euros con un tipo medio de -0,15%.

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



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

** Otros flujos de financiación incluye la posición neta de tesorería mantenida por Broadpectrum (78 millones de euros).

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.991 millones de euros en diciembre de 2020 frente a 1.631 millones de euros en diciembre 2019. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 458 millones de euros frente a 729 millones de euros en 2019 (-37%), debido al descenso de los dividendos en todos los activos principales. Los dividendos de autopistas alcanzaron 340 millones de euros (494 millones de euros en 2019), con 407 ETR que solo distribuyó dividendos en 1T y 3T por un total de 160 millones de euros (309 millones de euros en 2019), mientras que LBJ distribuyó su primer dividendo (109 millones de euros) y NTE también repartió dividendos (25 millones de euros). Los dividendos de aeropuertos contribuyeron 29 millones de euros (183 millones de euros en 2019) del dividendo de Heathrow en 1T 2020. Servicios alcanzó 89 millones de euros en dividendos, incluyendo los 54 millones de euros en dividendos de EMESA tras su refinanciación, (47 millones de euros en dividendos de Servicios en 2019).
- **RBE:** 203 millones de euros (-167 millones de euros en 2019, impactado negativamente por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción en 1T 2019), que incluye 117 millones de euros de Servicios.
- La **evolución del fondo de maniobra** se situó en 179 millones de euros en 2020 (249 millones de euros en 2019), impactado principalmente por -98 millones de euros de la aplicación (salida de caja), a diciembre de 2020, de la provisión de Construcción registrada en 1T 2019. Este impacto negativo estuvo parcialmente compensado por la mejora del fondo de maniobra en Servicios de 251 millones de euros (-88 millones de euros en 2019) apoyado en mayores cobros (DSO por debajo de años anteriores y pago diferido de IVA y seguridad social en Reino Unido y EE. UU.).
- La **inversión neta** alcanzó 215 millones de euros en 2020 frente a 189 millones de euros en 2019. Las desinversiones alcanzaron 501 millones de euros en 2020, destacan los 300 millones de euros correspondientes a la venta de Broadpectrum, los 100 millones de euros recibidos por la venta de las participaciones en las autopistas portuguesas (72 millones de euros pendientes) y los 57 millones de euros por la venta de la participación del 5% en Budimex. Las inversiones alcanzaron -286 millones de euros, por debajo de -295 millones de euros en 2019, e incluyendo -68 millones de euros en relación con el incremento de la participación en I-77 (15%).
- **Remuneración al accionista:** -377 millones de euros en 2020, por debajo de -520 millones de euros en 2019, incluyendo -122 millones de euros del dividendo flexible y -255 millones de euros por el programa de recompra de acciones de 2020.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-95 millones de euros), principalmente en dólares debido a los pagos adelantados en Construcción para pagar gastos en dicha moneda y la posición neta de tesorería mantenida por Broadpectrum (78 millones de euros).

La posición neta de tesorería al cierre de diciembre (1.991 millones de euros) incluye la tesorería neta de Servicios (216 millones de euros).

Flujo de caja consolidado

DIC-20	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	203	384		587
Cobro de dividendos	458		-159	299
Flujo Birmingham	-16			-16
Variación Provisiones Construcción	37			37
Provisión Construcción EE.UU. (*)				
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-98			-98
Resto variación Provisiones Construcción	135			135
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	157	40		198
Flujo operaciones sin IS	839	425	-159	1.105
Pago de impuestos del ejercicio	-89	-12		-101
Devolución de impuestos ejercicios anteriores				
Flujo operaciones	750	413	-159	1.004
Inversión	-286	-128	18	-397
Desinversión	501			501
Flujo de inversión	215	-128	18	104
Flujo de actividad	965	284	-141	1.108
Flujo de intereses	-21	-229		-250
Flujo de capital procedente de socios externos	17	20	-18	19
Remuneración al accionista Ferrovial	-377			-377
Dividendo Flexible	-122			-122
Compra de autocartera	-255			-255
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-26	-266	159	-133
Variación tipo de cambio	-95	296		201
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación				
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-104	-49		-153
Flujo de financiación	-605	-228	141	-692
Variación PNT	360	56		416
Posición neta inicial	1.631	-4.588		-2.957
Posición neta final	1.991	-4.532		-2.541

DIC-19	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	-167	580		413
Cobro de dividendos	729		-199	529
Flujo Birmingham	-204			-204
Flujo Broadpectrum	45			45
Variación Provisiones Construcción	330			330
Provisión Construcción EE.UU. (*)	345			345
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-143			-143
Resto variación Provisiones Construcción	129			129
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	77	-87		-10
Flujo operaciones sin IS	810	493	-199	1.104
Pago de impuestos del ejercicio	-25	-36		-61
Devolución de impuestos ejercicios anteriores				
Flujo operaciones	785	457	-199	1.043
Inversión	-295	-157	60	-392
Desinversión	484	115		599
Flujo de inversión	189	-41	60	207
Flujo de actividad	974	416	-140	1.250
Flujo de intereses	-7	-239		-246
Flujo de capital procedente de socios externos	13	117	-60	70
Remuneración al accionista Ferrovial	-520			-520
Dividendo Flexible	-238			-238
Compra de autocartera	-282			-282
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-18	-306	199	-124
Variación tipo de cambio	-28	-66		-94
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación				
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-2	422		419
	-16	-47		-63
Flujo de financiación	-579	-119	140	-558
Variación PNT	395	297		692
Posición neta inicial	1.236	-4.885		-3.649
Posición neta final	1.631	-4.588		-2.957

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

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de actividad*

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

DIC-20	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	DIC-19	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	340	-23	317	Autopistas	494	408	902
Aeropuertos	29	-17	12	Aeropuertos	183	-8	175
Construcción	247	46	293	Construcción	132	-44	87
Servicios	358	217	575	Servicios	31	-132	-101
Otros	-135	-8	-143	Otros	-29	-34	-63
Total	839	215	1.054	Total	810	189	1.000

*Antes de Impuestos de Sociedades. El flujo de operaciones de Autopistas y Aeropuertos incluye los dividendos.

Flujo de operaciones

A 31 de diciembre de 2020, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras alcanzó 839 millones de euros (antes de impuestos), por encima de los 810 millones de euros registrados en 2019, el cual estuvo impactado por la provisión de Construcción de 1T 2019. El flujo de operaciones de 2020 se vio afectado por el descenso en el reparto de dividendos de Autopistas y Aeropuertos, impactados por el COVID-19, parcialmente compensado por la mejora del flujo de operaciones de Construcción y la evolución positiva del flujo de operaciones de Servicios.

Flujo de operaciones	DIC-20	DIC-19
Dividendos Autopistas	340	494
Dividendos Aeropuertos	29	183
Construcción	247	132
Servicios	358	31
Otros*	-135	-29
Flujo de operaciones sin impuestos	839	810
Pago Impuesto de sociedades	-89	-25
Total	750	785

*En Otros se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, Broadpectrum y las matrices de Aeropuertos y Autopistas.

Detalle del flujo de Construcción y Servicios

Construcción	DIC-20	DIC-19
RBE	227	-286
RBE proyectos	14	15
RBE Ex proyectos	213	-301
Variación Provisiones	37	330
Provisión Construcción EE.UU. (*)	0	345
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-98	-143
Resto variación de Provisiones	135	129
Cobro de dividendos	0	5
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-3	97
Variación descuento de factoring	-1	-4
Pago de suelo	2	-4
Fondo de maniobra	-4	105
Flujo operaciones sin IS	247	132

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

Servicios	DIC-20	DIC-19
RBE	186	305
RBE proyectos	69	76
RBE Ex proyectos	117	321
Flujo Birmingham	-16	-204
Cobro de dividendos	89	47
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	251	-88
Variación descuento de factoring	-63	6
Pago de Pensiones Reino Unido	-21	-16
Flujo operaciones sin IS	358	31

Detalle de Servicios por negocio

	ESPAÑA	REINO UNIDO	INTERNA CIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos	145	-55	26	117
Flujo BMH		-16		-16
Dividendos y otras devoluciones	76	10	2	89
Variación descuento de factoring	-63	0	0	-63
Pago de pensiones	0	-21	0	-21
Var. fondo de maniobra	96	150	6	251
Flujo de operaciones sin impuestos	255	69	34	358

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos

En Autopistas, se incluye en el flujo de operaciones 340 millones de euros en 2020 (494 millones de euros de 2019), procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas. Resto de autopistas incluye la compensación por la cancelación en relación al proyecto Autostrada Poludnie (19 millones de euros).

Dividendos y devoluciones de capital	DIC-20	DIC-19
407 ETR	160	309
LBJ	109	
NTE	25	166
Autopistas irlandesas	0	1
Autopistas portuguesas	9	13
Autopistas australianas	7	
Autopistas españolas	4	2
Resto	26	3
Total	340	494

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos (29 millones de euros) fueron inferiores a los cobrados en 2019 (183 millones de euros).

Aeropuertos	DIC-20	DIC-19
HAH	29	145
AGS	0	17
Otros	0	21
Total	29	183

Flujo de inversión

DIC-20	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-125	102	-23
Aeropuertos	-17	0	-17
Construcción	-51	98	46
Servicios	-83	300	217
Otros	-10	2	-8
Total	-286	501	215

DIC-19	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-68	476	408
Aeropuertos	-8	0	-8
Construcción	-51	7	-44
Servicios	-133	1	-132
Otros	-34	0	-34
Total	-295	484	189

El flujo neto de inversión en 2020 (215 millones de euros) incluye:

- Las inversiones alcanzaron -286 millones de euros, por debajo de los -295 millones de euros en 2019.
- Las desinversiones alcanzaron los 501 millones de euros en 2020 (484 millones de euros en 2019), destacan:
 - 300 millones de euros por la venta de Broadspectrum.
 - 100 millones de euros por la desinversión de las autopistas portuguesas (72 millones de euros pendientes).
 - 58 millones de euros por la venta de la participación del 5% en Budimex.
 - 33 millones de euros por la venta de una Planta de Asfalto de Webber.

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- **Flujo de remuneración al accionista:** -377 millones de euros para accionistas de Ferrovial, que incluye el pago en efectivo del scrip dividend de -122 millones y la recompra de acciones propias de -255 millones de euros.
- **Flujo neto de los intereses** alcanzó los -21 millones de euros en 2020.
- **Impacto del tipo de cambio** (-95 millones de euros), fundamentalmente debido a la conversión de la caja mantenida en dólar americano y zlotys.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-104 millones de euros), que incluyen la posición neta de tesorería mantenida por Broadspectrum (78 millones de euros) y 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 216 millones de euros de deuda a 31 de diciembre de 2020.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

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

A continuación, se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de operaciones de proyectos de infraestructuras.

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19
Autopistas	313	386
Resto	100	71
Total flujo de operaciones	413	457

Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra el desglose 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-20	DIC-19
LBJ	-2	-3
NTE	-5	-3
NTE 35W	-101	-135
I-77	-20	-94
Autopistas portuguesas	-1	0
Autopistas españolas	-1	-5
Resto	0	0
Total Autopistas	-129	-240
Resto	-21	106
Total proyectos	-150	-135
Subvenciones de capital	22	93
Total flujo inversión neto	-128	-41

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-20	DIC-19
Autopistas España	-42	-54
Autopistas EE.UU.	-144	-132
Autopistas Portugal	-14	-14
Total autopistas	-200	-201
Resto	-29	-38
Total flujo intereses	-229	-239

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 2020 ha sido positiva por +296 millones de euros, derivado fundamentalmente de la apreciación del euro respecto al dólar americano, lo que ha tenido un impacto significativo en 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%	
Integración Global	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	DIC-20	PARTICIP.
NTE*	25	34	-26,1%	109	137	-20,4%	93	116	-20,1%	84,9%	84,6%	-1.007	63,0%
LBJ*	30	48	-37,6%	91	137	-33,5%	63	114	-44,9%	69,1%	83,3%	-1.358	54,6%
NTE 35W**/**	28	33	-14,3%	85	81	5,4%	71	49	46,3%	83,4%	60,1%	-748	53,7%
I-77 ***	20	0		16	21	-26,6%	4	14	-72,6%	24,9%	66,6%	-222	50,1%
TOTAL EEUU				301	376	-19,9%	230	293	-21,2%			-3.335	
Ausol I****	10.089	18.232	-44,7%		66			55			84,1%		15,0%
Ausol II****	12.184	19.199	-36,5%										15,0%
Autema	12.671	18.895	-32,9%	51	113	-54,7%	43	105	-58,4%	85,1%	92,7%	-613	76,3%
TOTAL ESPAÑA				51	179	-71,4%	43	160	-72,8%			-613	
Azores	8.815	10.735	-17,9%	24	29	-17,4%	21	26	-20,9%	84,6%	88,3%	-275	89,2%
Via Livre				13	15	-14,6%	2	2	5,5%	17,6%	14,3%	8	84,0%
TOTAL PORTUGAL				37	44	-16,5%	23	28	-18,9%			-267	
TOTAL MATRICES				16	19	-16,0%	-45	-45	-0,6%				
TOTAL AUTOPISTAS				405	617	-34,5%	251	436	-42,3%	62,1%	70,6%	-4.216	

* Tráfico en millones transacciones. ** Activo en construcción (NTE 3C). Capital invertido y comprometido: Segmento 3C/Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *** Apertura total en noviembre 2019. Ferrovial adquirió un 15% adicional, incrementado su participación al 65,1% (noviembre 2020). **** Venta de participación el 3 diciembre 2019, pasando del 80% al 15%. Tráfico con datos a diciembre. P&L y Deuda Neta en 2019 con datos a noviembre. En 2020, la autopista no se integra debido al contrato de put/call.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
Puesta en Equivalencia	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	DIC-20	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.500	2.742	-45,3%	591	1.017	-41,9%	481	885	-45,6%	81,4%	87,0%	-5.332	43,2%
M4	25.214	35.442	-28,9%	22	31	-28,2%	13	17	-22,1%	59,5%	54,8%	-68	20,0%
M3	31.927	42.080	-24,1%	20	22	-11,4%	12	15	-14,8%	62,6%	65,0%	-85	20,0%
A-66 Benavente Zamora				25	24	1,3%	22	22	-1,2%	88,3%	90,5%	-155	25,0%
Serrano Park				4	6	-32,6%	-1	3	n.s.	-22,8%	40,3%	-34	50,0%
Ausol I*	10.089	18.232	-44,7%	40	70	-43,4%	30	59	-48,9%	75,5%	83,6%	-432	15,0%
Ausol II*	12.184	19.199	-36,5%										15,0%
Algarve	10.893	16.325	-33,3%	33	37	-12,4%	28	33	-14,4%	86,1%	88,0%	-91	48,0%
Norte Litoral	21.741	26.998	-19,5%	38	42	-9,0%	33	36	-10,1%	86,2%	87,2%	-106	49,0%
Toowomba				25	27	-7,4%	5	8	-34,6%	21,6%	30,6%	-234	40,0%

* Venta del 65% de participación a Meridiam en diciembre 2019, pasando del 80% al 15% y además se firmó un acuerdo de put/call por un precio fijo. Cintra mantiene un 15% de participación aunque no integra ningún resultado

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Ventas	909	1.505	-39,6%
RBE	740	1.309	-43,5%
Margen RBE	81,4%	87,0%	
RE	642	1.204	-46,6%
Margen RE	70,7%	80,0%	
Resultado financiero	-441	-420	-4,9%
Resultado antes de impuestos	201	783	-74,3%
Impuesto de sociedades	-53	-207	74,3%
Resultado neto	148	576	-74,3%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial*	0	0	
	33	153	-78,5%

* Millones de euros

LBJ

(Millones de dólares americanos)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Ventas	104	153	-31,8%
RBE	72	127	-43,5%
Margen RBE	69,1%	83,3%	
RE	48	99	-51,1%
Margen RE	46,2%	64,5%	
Resultado financiero	-98	-87	-13,1%
Resultado neto	-50	11	n.s.
Aportación a Ferrovial*	-24	5	n.s.

* Aportación a resultado Neto. 54,6% particip. Millones de euros

NTE

(Millones de dólares americanos)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Ventas	125	153	-18,4%
RBE	106	129	-18,1%
Margen RBE	84,9%	84,6%	
RE	87	101	-14,0%
Margen RE	69,7%	66,2%	
Resultado financiero	-51	-74	31,6%
Resultado neto	36	26	39,3%
Aportación a Ferrovial*	20	15	35,9%

* Aportación a resultado Neto. 62,97% particip. Millones de euros

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Ventas	98	90	8,1%
RBE	82	54	49,9%
Margen RBE	83,4%	60,1%	
RE	62	35	77,5%
Margen RE	63,3%	38,6%	
Resultado financiero	-41	-39	-5,4%
Resultado neto	21	-5	n.s.
Aportación a Ferrovial*	10	-2	n.s.

* Aportación a resultado Neto. 53,67% particip. Millones de euros

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	Var. (pbs)
Heathrow SP	1.175	3.070	-61,7%	270	1.921	-85,9%	23,0%	62,6%	-3.956
Excepcionales y Ajustes	0	0	262,5%	-182	2	n.a.	-100,2%	n.a.	n.a.
Total HAH	1.175	3.070	-61,7%	89	1.922	-95,4%	7,5%	62,6%	-5.510

HAH

(Millones de libras)	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.175	3.070	-61,7%	-72,7%
RBE	89	1.922	-95,4%	-85,8%
Margen RBE	7,5%	62,6%		
Amortizaciones y deterioros	-848	-805	5,3%	-5,3%
RE	-759	1.117	-168,0%	n.a.
Margen RE	-64,6%	36,4%		
Resultado financiero	-855	-621	-37,7%	13,1%
Rtdo. antes de impuestos	-1.614	497	n.s.	n.s.
Impuesto de sociedades	206	-126	n.s.	n.s.
Resultado neto	-1.408	370	n.s.	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	-396	106	n.s.	n.s.

AGS

(Millones de libras)	DIC-20	DIC-19	VAR.
Total Ventas AGS	71	217	-67,4%
Glasgow	34	133	-74,3%
Aberdeen	28	57	-50,3%
Southampton	9	28	-69,3%
Total RBE AGS	-25	94	-126,1%
Glasgow	-16	65	-124,6%
Aberdeen	0	22	-100,5%
Southampton	-9	8	-209,1%
Margen RBE AGS	-34,9%	43,5%	-7.843
Glasgow	-46,7%	48,8%	-9.552
Aberdeen	-0,4%	38,4%	-3.880
Southampton	-101,4%	28,6%	-13.000

CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	5.862	5.413	8,3%	11,4%
RBE	227	-286	179,4%	181,2%
RBE margen	3,9%	-5,3%		
RE	134	-365	136,8%	137,7%
RE margen	2,3%	-6,7%		
Cartera	10.129	11.424	-11,3%	-5,6%

BUDIMEX	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.877	1.819	3,2%	7,3%
Construcción	1.689	1.666	1,4%	5,4%
Inmobiliaria	151	135	11,5%	15,9%
FB Serwis	136	116	17,8%	22,5%
Otros	-99	-97		
RBE	173	102	69,1%	76,4%
RBE margen	9,2%	5,6%		
RE	143	73	94,4%	103,0%
Construcción	87	43	105,1%	113,3%
Inmobiliaria	43	27	57,4%	63,7%
FB Serwis	17	10	63,1%	69,6%
Otros	-4	-7		
RE margen	7,6%	4,0%		
Cartera	3.083	2.830	8,9%	16,9%

WEBBER	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.038	824	26,0%	29,2%
RBE	49	38	31,6%	35,4%
RBE margen	4,8%	4,6%		
RE	22	15	47,0%	52,1%
RE margen	2,1%	1,8%		
Cartera	1.486	1.838	-19,1%	-12,0%

F. CONSTRUCCIÓN	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.947	2.769	6,4%	8,8%
RBE	4	-426	101,0%	n.s.
RBE margen	0,1%	-15,4%		
RE	-30	-453	93,3%	n.s.
RE margen	-1,0%	-16,4%		
Cartera	5.561	6.756	-17,7%	-13,2%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

SERVICIOS

SERVICIOS	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	5.081	5.323	-4,5%	-3,3%
RBE	186	305	-39,1%	-33,0%
RBE margen	3,7%	5,7%		
Cartera	13.027	13.592	-4,2%	-0,3%

ESPAÑA	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.968	2.020	-2,6%	-2,6%
RBE	206	237	-13,1%	-11,8%
RBE margen	10,5%	11,8%		
Cartera	3.748	4.266	-12,1%	-12,1%

REINO UNIDO	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.644	2.749	-3,8%	-2,3%
RBE	-47	28%	-268,9%	-178,6%
RBE margen	-1,8%	1,0%		
Cartera	7.993	8.036	-0,5%	5,2%

INTERNACIONAL	DIC-20	DIC-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	470	554	-15,1%	-11,1%
RBE	26	40	-34,4%	-26,7%
RBE margen	5,6%	7,3%		
Cartera	1.286	1.291	-0,4%	6,7%

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. 20-19	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 20-19
Libra Esterlina	0,89555	5,8%	0,88873	1,6%
Dólar Americano	1,22250	8,9%	1,14645	2,5%
Dólar Canadiense	1,56087	7,1%	1,53765	3,9%
Zloty Polaco	4,56780	7,3%	4,46732	4,0%
Dólar Australiano	1,58884	-0,6%	1,65930	3,2%

Anexo III – Remuneración al accionista

La compañía celebró su Junta General de Accionistas el 17 de abril de 2020. 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 de este 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 que reciban por las acciones que posean.

Detalles dividendo flexible	JUN-20	NOV-20
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,312	0,2
Número derechos para recibir acción nueva	71	100
% accionistas optaron a acciones	59,25%	81,1
% accionistas eligieron pago en efectivo	40,75%	18,9
Número de acciones nuevas emitidas	6.134.989	6012605
Numero de derechos adquiridos	299.631.164	140089808

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 27 de febrero de 2020, 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.

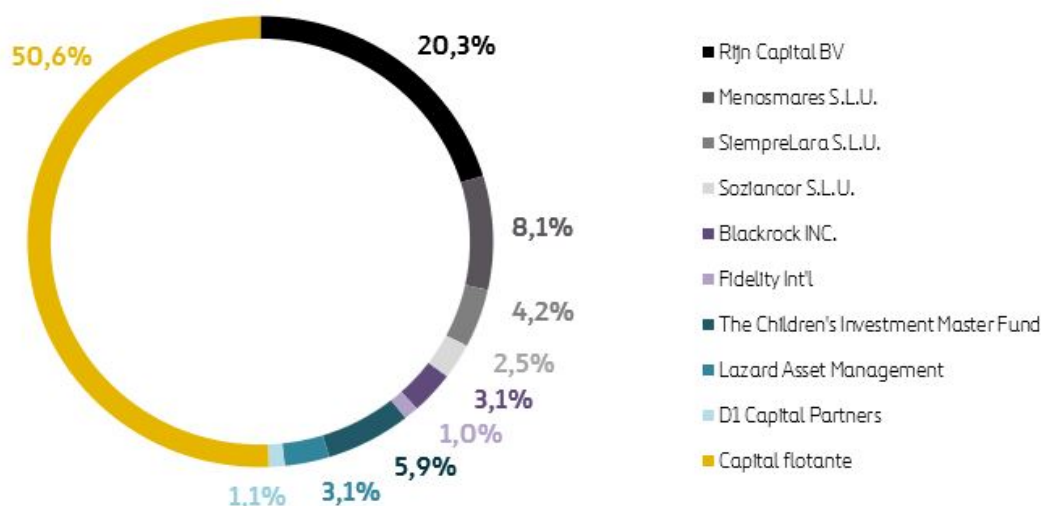
Con arreglo a este Programa de Recompra que finalizó el 4 de diciembre de 2020, Ferrovial adquirió un importe total de 11.704.701 acciones propias, lo que representa el 1,57% del capital actual de Ferrovial, por lo que no se superó el límite de 360 millones de euros o 25 millones de acciones.

Posteriormente, el capital social se redujo en 2.892.132,20 euros mediante la amortización de 14.460.661 acciones en autocartera de Ferrovial, incluyendo 2.755.960 acciones que se poseían antes de la propuesta del Consejo de Administración, por parte de la Junta General de Accionistas de Ferrovial celebrada el día 17 de abril de 2020, de reducir el capital social de la compañía.

El capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2020 era de 146.580.475,20 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 732.902.376 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

Anexo IV – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DE DICIEMBRE DE 2020



Anexo V – Información adicional

OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2019			3.276.261
Reducción de capital	11.704.701	-14.460.661	-2.755.960
Sistemas retributivos	636.789	-723.526	-86.737
Acciones recibidas dividendo flexible	200.470	0	200.470
Saldo a 31.12.2020			634.034

PERIODO MEDIO DE PAGO

En cumplimiento del deber de informar sobre 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 nueva 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 (excluyendo las transacciones de actividades discontinuadas) en 2020 ha sido de 41 días.

La siguiente tabla detalla, tal y como exige el artículo 6 de la Decisión de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, la información relativa al periodo medio de pago a proveedores en 2020 y 201:

DÍAS	2020	2019
Periodo medio de pago a proveedores	41	39
Ratio de operaciones pagadas	41	39
Ratio de operaciones pendientes de pago	37	43
IMPORTE (euros)		
Total Pagos realizados	685.411.852	676.032.321
Total Pagos pendientes	21.572.506	19.316.271

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





Estación de Farringdon, Crossrail, Londres, Reino Unido. © José Manuel Ballester

PERSONAS

REINVENTANDO LA GESTIÓN DE PERSONAS

En un año marcado por la COVID-19, los empleados de Ferrovial han realizado un enorme ejercicio de adaptación y resiliencia. El área de recursos humanos de Ferrovial ha reaccionado con rapidez para ajustar sus procesos, canales y herramientas a una nueva realidad, acompañando a los profesionales en este proceso de cambio.

EMPLEADOS

80.119

a cierre de 2020

HORAS DE FORMACIÓN

721.186



¡Nuestros compañeros alrededor del mundo aplauden vuestro esfuerzo!

T

ras el inicio de la pandemia, los equipos de recursos humanos de Ferrovial han tenido un rol clave en la implementación de soluciones que permitieran en primer lugar, preservar la salud de todos los trabajadores y, en segundo, asegurar la continuidad de las operaciones. Algunos ejemplos son el establecimiento de protocolos para garantizar la seguridad de las instalaciones, la puesta en marcha de fórmulas de trabajo en remoto, la adaptación de las plantillas al descenso de la actividad o el desarrollo de protocolos seguros de desescalada.

Además, el área de recursos humanos ha realizado un esfuerzo adicional para asegurar la continuidad de sus procesos clave, adaptando sus formas de trabajo a las restricciones derivadas de la pandemia. Principalmente se trabajó en tres ejes: la continuidad del aprendizaje; la gestión del talento, con especial foco en el talento femenino y local; y la adaptación de los procesos de selección

APRENDIZAJE CONTINUO Y DESARROLLO

Frente al reto que ha planteado este nuevo escenario, Ferrovial ha aprovechado la digitalización para incrementar, flexibilizar y ampliar el alcance de las oportunidades de aprendizaje. A través de una solución global, se ha creado el *Learning Center*, ecosistema de aprendizaje digital formado por diferentes plataformas, complementarias entre sí, tanto en tipo de contenidos como de formatos. Este espacio virtual, que funciona como *Learning as a Service*, está diseñado con una experiencia de usuario sencilla y atractiva y puede utilizarse 24/7, desde cualquier dispositivo. De esta manera, cada empleado puede personalizar su experiencia de aprendizaje acorde a sus inquietudes, necesidades, estilo y preferencias.

Temáticas como liderazgo, *management*, innovación, tecnología y también otras de carácter más técnico como construcción, ingeniería o energía, están disponibles a través de las seis plataformas que conforman este espacio. Además, estos contenidos están disponibles en una amplia diversidad de formatos: cursos *online*, podcasts, resúmenes de libros, vídeos, etc. Este esce-

E-WORK, NUEVO PORTAL DE TELETRABAJO

Una vez declarado el estado de alarma y de confinamiento en España, se puso en marcha un canal de comunicación y aprendizaje denominado e-work. En este proyecto colaboraron estrechamente las áreas de talento, seguridad y salud, comunicación e IT. Este portal reúne todo lo necesario para trabajar en remoto de manera eficaz. En él, los empleados pueden encontrar las recomendaciones de los expertos de la compañía en tecnología, seguridad y salud, aprendizaje o recursos humanos.

nario impulsa el *lifelong learning*, donde el empleado se convierte en el principal responsable de su desarrollo, eligiendo qué, cómo, cuánto y cuándo quiere aprender.

Cabe destacar que durante 2020 los empleados de Ferrovial recibieron un total de 721.186 horas de formación, y la compañía invirtió en estos programas un total de 9,6 millones de euros.

Adicionalmente, 25.590 empleados participaron en procesos de evaluación y desarrollo, un 31,94% de la plantilla, y los planes de sucesión han permitido identificar 162 candidatos potenciales para las 85 posiciones críticas identificadas.

TALENTO LOCAL Y FEMENINO

En Ferrovial cada persona aporta ideas, perspectivas y conocimientos diferentes. Por ello, se promueve una cultura colaborativa flexible, diversa e inclusiva que permite ofrecer experiencias únicas y retadoras a toda la plantilla. Se impulsa el desarrollo de los profesionales en base a la meritocracia, fomentando la igualdad de oportunidades de manera justa y transparente.

En este sentido, en 2020 se ha puesto el foco en incrementar la atracción de talento femenino y talento local en los principales países donde opera la compañía, así como

ZURITANKEN 2020: DESARROLLO DE UNA CULTURA DE EMPRENDIMIENTO

Zuritanken es el programa bienal de generación de ideas que Ferrovial pone a disposición de sus empleados para canalizar todo su potencial creativo hacia los retos estratégicos definidos por la compañía. El nombre del programa es un compuesto de la palabra Swahili “nzurin” que significa “grande” y la palabra Noruega “tanken” que significa “idea”. En 2020, ha tenido lugar la fase de ideación de la cuarta edición del programa en la que alrededor de 600 empleados han propuesto más de 350 ideas en torno a los tres grandes retos elegidos, que son seguridad y salud, sostenibilidad y the day after, este último orientado a generar soluciones para mejorar el mundo resultante tras la crisis global generada por la COVID-19.

fomentar su desarrollo hacia posiciones de *management*. Para ello se han establecido como objetivo para las posiciones *junior* (0 a 3 años de experiencia) que

al menos un 35% de las nuevas incorporaciones sean mujeres y que el 100% de las contrataciones sean de personas locales. Cabe destacar que Ferrovial ha renovado su pertenencia al *Bloomberg Gender-Equality Index* en reconocimiento al compromiso con la igualdad de género a través del desarrollo de políticas en esta materia, así como la representación femenina y la transparencia informativa.

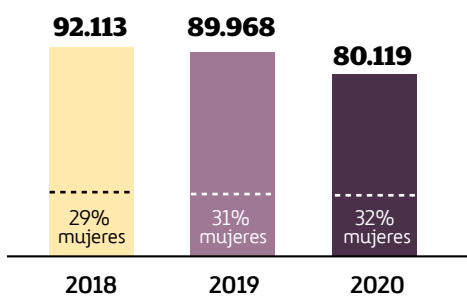
Además, desde 2010 la compañía posee el distintivo de “Igualdad en la empresa” del Ministerio de Igualdad, certificado de excelencia otorgado en España a las empresas que favorecen la igualdad de oportunidades, primando el mérito y el talento.

Ferrovial trabaja de forma continua en analizar los casos de brecha salarial y sus causas, para establecer medidas correctivas cuando sea necesario. Tal y como se detalla en el Anexo de este Informe, la brecha salarial en la compañía viene explicada fundamentalmente por dos variables: en primer lugar, por el actual porcentaje de representación de mujeres en el conjunto de la compañía y, en segundo lugar, por la tipología de puestos que éstas desempeñan en línea con los sectores en los que opera la compañía.

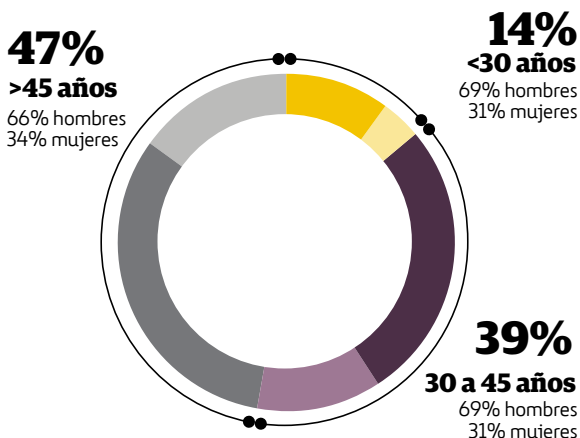
GARANTIZANDO LA INCORPORACIÓN DEL MEJOR TALENTO

El contexto generado por la COVID-19 no ha impedido que desde Ferrovial se continúe con la búsqueda e incorporación a la compañía de las personas que mejor pueden contribuir a impulsar el negocio. Para ello se ha adaptado, a nivel global, la identificación de candidatos, el *onboarding* y la contratación. De esta forma, todo el proceso de reclutamiento ha pasado a realizarse en su totalidad de manera virtual mediante entrevistas en remoto y pruebas técnicas online. Cabe también destacar que las 11.603 ofertas de empleo registradas por Ferrovial en los diferentes portales recibieron un total de 306.352 candidaturas, de las cuales un 22% se cubrieron con candidatos internos.

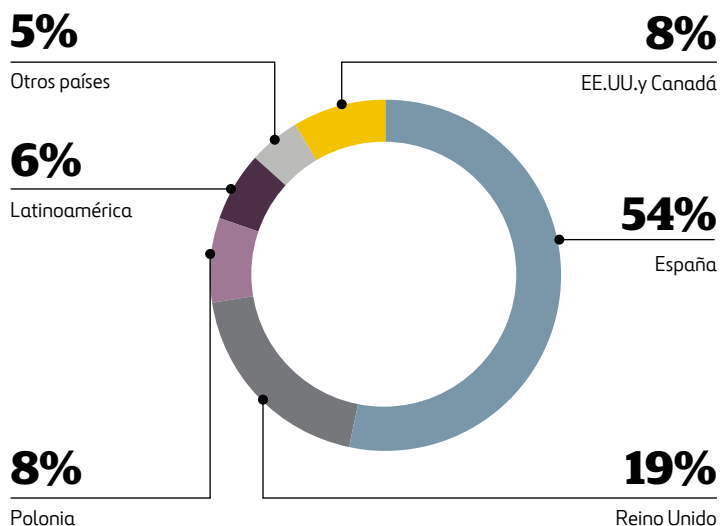
EVOLUCIÓN



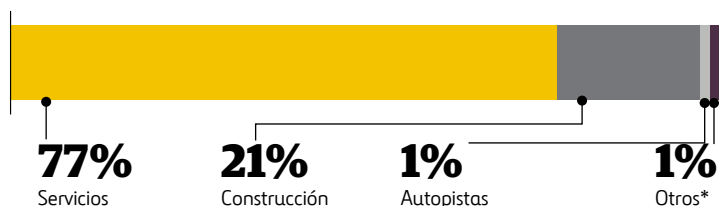
POR EDAD



POR PAÍS



POR NEGOCIO



*Incluye Corporación v Aeropuertos

* La información de 2019 está disponible en la página 59 del IAI19.

SEGURIDAD Y SALUD

TODOS SOMOS RESPONSABLES

Ferrovial trabaja para crear entornos libres de riesgos para sus empleados y usuarios de infraestructuras bajo la premisa de que cualquier accidente puede evitarse con las medidas preventivas adecuadas.

E

l 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

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 2020 se han puesto en marcha diferentes iniciativas:

- Compromisos personales: a principios de año se ha lanzado una campaña preguntando a los empleados cómo van a ayudar a impulsar el cambio en Ferrovial. En este sentido, todos los miembros del Comité de Dirección están fuertemente comprometidos con la seguridad, salud y bienestar.
- Premios de Seguridad, Salud y Bienestar: la recompensa y el reconocimiento son un valor fundamental en la Estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar de Ferrovial. Por ello, bajo el patrocinio del Presidente, se han lanzado los Premios de Seguridad, Salud y Bienestar, que se dividen en tres categorías: líder en seguridad, salud y bienestar; equipo de desempeño excepcional; y mejor solución técnica innovadora implementada.
- Equipos de liderazgo de seguridad: iniciativa cuyo objetivo es crear un ambiente donde se facilite la comunicación abierta y transparente para tomar decisiones óptimas, buscando la excelencia en la gestión estratégica.

COMPETENCIA

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

Con el objetivo de optimizar los esfuerzos formativos que realiza la compañía, se ha creado el programa “Licencia para Operar”, 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 serán 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 llevará 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.

La resiliencia es una característica de una organización que le permite tener una mayor resistencia a los incidentes y accidentes, así como ser capaz de responder con éxito ante cualquier eventualidad. Por este motivo, en 2020 se ha comenzado a integrar plenamente la seguridad, la salud y el bienestar en la estrategia corporativa y el ciclo de vida de los proyectos. La compañía trabaja en diferentes ámbitos para conseguir mayor resiliencia:

- Saber qué hacer, tener la capacidad para responder a interrupciones y eventos existentes/habituales.
- Saber qué buscar controlando los puntos críticos.
- Saber qué esperar, anticipándose a posibles eventos futuros.
- Saber lo que ha sucedido, aprendiendo de la experiencia e incorporando las lecciones aprendidas.

Basándose en esto, la compañía pone el foco en los *High Potential Events*, es decir, cualquier evento con potencial de haber causado un accidente mortal o catastrófico pero que finalmente no ha sido así. Dada su relevancia, estos eventos son analizados semanalmente

ÍNDICE DE FRECUENCIA

-11%

con respecto a 2019

HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD

389.701

+4 millones desde 2015

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS DE SEGURIDAD Y SALUD

71.796



por el Comité de Dirección y, desde abril, se lleva a cabo un *Executive Incident Reviews* de cada uno de ellos para poder implementar lecciones aprendidas y controles críticos para evitar que se repitan.

En este ámbito, también se han seguido monitorizando los indicadores actuales. En 2020 se realizaron 71.796 inspecciones y auditorías y se han impartido 389.701 horas de capacitación 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 54,1% con respecto a 2015, y en un 10,96% con respecto al año pasado.

COMPROMISO

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

Ferrovia busca crear un entorno de aprendizaje continuo, compartir el conocimiento, comunicar de manera efectiva, y obtener la información correcta y en el momento adecuado para tomar decisiones óptimas. En 2020, año en el que el compromiso de los empleados ha sido especialmente relevante debido a la pandemia, se ha puesto el foco en:

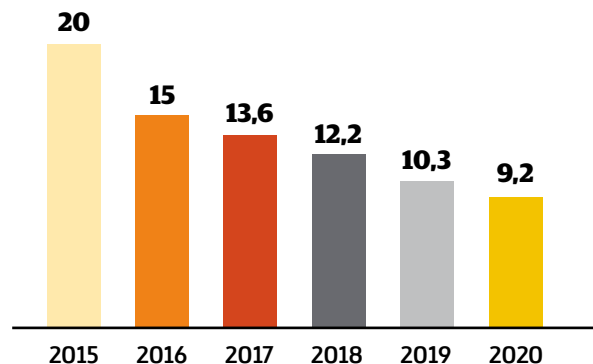
- Fomento de la comunicación: se han difundido vídeos, orientaciones, protocolos, y señalización a través de todos los canales internos disponibles con el objetivo de mantener a los empleados informados y actualizados.
- Salud y bienestar del empleado: se ha redefinido el programa de Salud y Bienestar HASAVI, creando una plataforma online con acti-

vidades diarias en *streaming*, así como diferentes artículos y guías para poder afrontar el confinamiento de la mejor manera posible.

APUESTA POR LA INNOVACIÓN

Para Ferrovia 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. Más información sobre el *Safety Lab* en el apartado “Innovación” de este Informe.

ÍNDICE DE FRECUENCIA



INNOVACIÓN

VENTAJAS COMPETITIVAS SOSTENIBLES

La innovación, pilar estratégico del Plan Horizon 24 de Ferrovial, tiene como objetivo desarrollar y acelerar ventajas competitivas para el negocio al tiempo que genera nuevas oportunidades a medio y largo plazo para un mundo en movimiento.

INVERSIÓN EN I+D

52

Millones de euros

F

errovial ha seguido profundizando en 2020 en su visión de la innovación como un proceso sistemático de exploración y desarrollo de soluciones orientadas a generar valor para la compañía y sus unidades de negocio.

PROYECTOS EN DESARROLLO EN 2020

+120

PROYECTOS CON STARTUPS

38

NUEVAS TECNOLOGÍAS EXPLORADAS

15



Dimitris Bountolos, CIO de Ferrovial, nos explica qué es Foresight

LIDERANDO EL FUTURO DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE

El Plan Estratégico de Innovación se vertebra y despliega mediante programas transversales y carteras de proyectos que concretan esta visión innovadora y la traducen en iniciativas de impacto real. En 2020, esta cartera de iniciativas de innovación comprendía más de 120 proyectos que supusieron una inversión de aproximadamente 52 millones de euros en I+D. Por otro lado, en un año complejo, las distintas áreas de innovación de la compañía han apoyado de forma determinada en la crisis de la COVID-19 mediante 13 proyectos de desarrollo de soluciones digitales y nuevos productos, como la app COVID-19 o el desinfectante permanente *Long Clean Surface*.

GESTIÓN INTELIGENTE DEL PORTFOLIO

Para extraer el máximo valor a la cartera de innovación, la gobernanza y gestión del *portfolio* son dos herramientas fundamentales. El desarrollo de Innovación de Ferrovial está dirigido por el Comité de innovación, constituido por los miembros del Comité de Dirección de la compañía. A un nivel más operacional, las actividades se coordinan por el *Global Innovation Steering Council*, con representantes de innovación de las áreas corporativas y de negocio, existiendo grupos de trabajo y comunidades de expertos en temáticas específicas (por ejemplo datos e inteligencia artificial). Ambos órganos de gestión cuentan con información a través de la plataforma de *portfolio* de proyectos de la compañía, que permite optimizar la asignación de recursos y mapear el conocimiento en la organización a la vez que incentiva a mantener el foco, la entrega rápida y la validación de hipótesis y aprendizaje continuos. En este sentido, se han puesto en marcha en 2020 nuevos KPI para asegurar el valor de los proyectos de innovación.

VERTIPUERTOS: REIMAGINANDO EL FUTURO DE LA MOVILIDAD AÉREA URBANA

Ferrovial ha cerrado con la compañía alemana aeronáutica Lillium un acuerdo para el desarrollo, construcción y operación de una red de diez vertipuertos para aeronaves eVTOL (*electric Vertical Take-Off and Landing*) en el estado de Florida en EE.UU. El acuerdo supone una revolución en la movilidad aérea regional, pues estas aeronaves no producen emisiones, reducen los niveles de ruido y su capacidad de aterrizaje y despegue vertical a la manera de un helicóptero permite una mejor integración con el medio urbano.

Una cartera equilibrada

Los proyectos de innovación se categorizan en incrementales, estratégicos o disruptivos en función su horizonte temporal, grado de incertidumbre y capacidad transformadora de la oportunidad perseguida. De esta manera, Ferrovial desarrolla iniciativas orientadas no solo a fortalecer y consolidar las ventajas competitivas de sus modelos de negocio actuales sino también a crear nuevas ventajas competitivas y fuentes de valor adicionales mediante la exploración sistemática de nuevos negocios y tecnologías.

Los **proyectos disruptivos** tienen como objetivo permitir a Ferrovial liderar el futuro de la movilidad y la nueva generación de infraestructuras de transporte. En este sentido, y para navegar un contexto estratégico y tecnológico en constante evolución y adaptarse dinámicamente al cambio, Ferrovial desarrolla programas de vigilancia tecnológica y exploración de futuros cuyos resultados y publicaciones más relevantes se recopilan en el portal *Foresight*. Entre estas actividades se encuentra el programa *What if?*, de planificación de escenarios, con el que se despliegan y estudian en detalle futuros escenarios en materias concretas (vehículo autónomo,

logística urbana, hyperloop, movilidad urbana aérea) para identificar oportunidades e implicaciones y orientar la acción en el corto plazo.

Con los proyectos de **innovación estratégica**, Ferrovial busca incrementar el valor de sus activos mediante la innovación de carácter transversal y la exploración de nuevas tecnologías. En el primer grupo, se busca maximizar el valor facilitando una gestión integrada de todas las etapas del ciclo de vida de la infraestructura, a la vez que se desarrollan proyectos del área de sostenibilidad o seguridad laboral (mediante el programa *Safety Lab*). En el segundo grupo, se están desarrollando proyectos de implementación de las tecnologías de coche autónomo y conectado, 5G, nuevos medios de pago, realidad virtual o inteligencia artificial.

Además de los anteriores, Ferrovial despliega proyectos de **innovación incremental**, con un horizonte de generación de valor a corto plazo en cada uno de los negocios existentes. Estos proyectos se orientan a la consecución de mejoras de rentabilidad, eficiencia operativa o de experiencia de usuarios y pasajeros, entre otras, y están guiados por los retos de las unidades de negocio correspondientes. Ferrovial ofrece un modelo de “Innovación como Servicio” (IaaS) a sus unidades de negocio desarrollando proyectos de investigación y divulgación sobre tecnologías específicas mediante el *Digital Hub*, su red de centros de excelencia en movilidad y gestión de activos, o espacios de experimentación libre o “Sandbox” en proyectos de referencia de Ferrovial.

CONECTADA AL ECOSISTEMA

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., Finlandia o Singapur. En particular, en 2020 Ferrovial contó con 12 acuerdos de colaboración con universidades y centros de investigación y llevó a cabo 38 proyectos con *startups*. Entre los primeros destaca la alianza con el *Massachusetts Institute of Techno-*

FORESIGHT OPEN INNOVATION PLATFORM

En 2020, los equipos de comunicación e innovación de Ferrovial lanzaron la plataforma de innovación abierta *Foresight* (ferrovial.com/en/foresight/) con el objetivo de explorar y construir el futuro de las infraestructuras de transporte y la movilidad junto a sus clientes, inversores, *startups*, agencias públicas y otros agentes del ecosistema innovador. Este espacio digital permite a expertos y colaboradores conectar y compartir tendencias, conocimiento o casos de uso de nuevas tecnologías y esbozar nuevas iniciativas conjuntas y alianzas de alto impacto. Ferrovial comparte asimismo en este portal su visión de los futuros potenciales del Hyperloop, la logística urbana o la movilidad aérea urbana y ofrece su librería de artículos e informes sobre tendencias, tecnologías o disciplinas con alto potencial transformador. Entre los diversos mecanismos de colaboración mostrados en la plataforma se recogen las colaboraciones con universidades y centros de investigación como el MIT (con quien Ferrovial ha renovado su compromiso y acuerdo de colaboración para los próximos cinco años), sus colaboraciones con *startups* como Moovit o Zenrobotics, su participación en fondos como ATOMICO y sus convocatorias para *startups*, como *BuildUp!*, o la lanzada junto a otros líderes del sector como *Madrid in Motion* o *Construction Startup Competition 2020*.

logy (MIT), centro de investigación global de referencia con el que Ferrovial ha ampliado su colaboración para los próximos cinco años. Entre las instituciones con las que la compañía colabora de manera recurrente se encuentran las agencias públicas que facilitan financiación a la innovación como la Comisión Europea, *European Innovation Council*, *Innovate UK* o las comunidades *Climate-KIC* y *Digital-KIC*, del *European Institute of Innovation and Technology*.



Proyecto Hyperloop TT

PROYECTOS DE INNOVACIÓN

MOVILIDAD



URBAN MOBILITY PRICING (UMP)

Solución integral para la gestión de la movilidad sostenible en las ciudades basada en el pago por el uso de la infraestructura



AV BUS SOUTHAMPTON AIRPORT

Autobús autónomo equipado con tecnologías avanzadas de navegación 3D e inteligencia artificial

DATOS EARTHWORKS

Sistema de control de movimientos de tierra que captura datos de sensores y geolocalización en tiempo real, calcula los indicadores clave y los muestra en un tablero basado en web



SEGURIDAD

CDCLEAN LONG CLEAN SURFACE

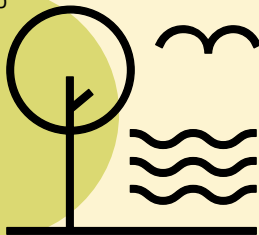
Agente desinfectante para superficies de larga duración para aumentar la resistencia de espacios públicos e infraestructuras a la COVID-19



SOSTENIBILIDAD

INTEGRATED NATURAL CAPITAL ASSESSMENT (INCA)

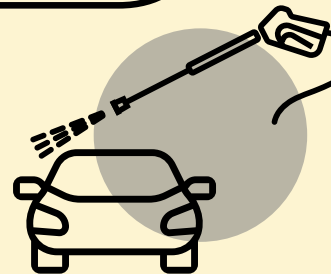
Nueva metodología para evaluar el impacto de las actividades industriales y los proyectos de infraestructura en el capital natural y la biodiversidad



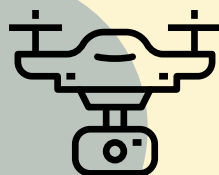
AUTOMATIZACIÓN

SMART ROBOT FOR CAR SHARING (SAROCA)

Automatización del proceso de limpieza y desinfección de los interiores de los vehículos del carsharing Zity para compartir coches a través de un brazo robótico con el fin de proporcionar una mayor resistencia contra la COVID-19



INGENIERÍA



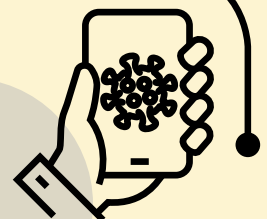
IAI - FLY

Mercado para vehículos aéreos no tripulados (UAV) y equipos o servicios auxiliares que ha sido utilizado para un proyecto de inspección de infraestructuras de transporte de electricidad mediante drones e IA

DIGITALIZACIÓN

F-COVID

Aplicación interna para garantizar lugares de trabajo seguros después de la COVID-19, que permite a los empleados informar de los contactos cercanos en la oficina





Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido. © José Manuel Ballester

CALIDAD

MEJORA CONTINUA

La innovación aplicada a productos y servicios permite a Ferrovial ofrecer a clientes y usuarios productos y servicios que garantizan una experiencia única.

Ofrer a los clientes y usuarios servicios el máximo nivel de calidad es una de las prioridades de Ferrovial. La compañía trabaja en un sistema que pretende una gestión más eficaz y eficiente basándose en la digitalización, uso de nuevas tecnologías y proyectos de innovación aplicados en los distintos ámbitos.

DIGITALIZACIÓN

Entre diciembre de 2019 y julio de 2020, se llevó a cabo con éxito una prueba de concepto con el objetivo de probar la tecnología *blockchain*, tratando de determinar su potencial en el marco de la transformación digital de la industria de la construcción y la viabilidad de su uso a la hora de la puesta en marcha de instalaciones. Se estima que gracias a esta herramienta se podrán reducir hasta un 15% el volumen de reclamaciones.

Asimismo, la división de Construcción continúa expandiendo la utilización y difusión del uso de la metodología *Building Information Modeling (BIM)*. La aplicación de BIM supone la incorporación de la digitalización a los procesos y procedimientos constructivos, proporcionando una mayor eficiencia en la gestión de la información. La metodología se está implantando progresivamente en muchos de los proyectos de la compañía. En 2020, Ferrovial Construcción ha aplicado la metodología BIM en varios proyectos ferroviarios como el acceso ferroviario a la terminal del Aeropuerto de El Prat o el proyecto de construcción de los soterramientos de la estación de Murcia-El Carmen, Barriomar y Nonduermas en el AVE Madrid-Murcia.

EMPLEO DE *BIG DATA*

Con buenas mediciones de variables y una sensorización óptima previa, cualquier proceso puede ser analizado y genera grandes cantidades de datos. Por ejemplo, en el ámbito de la movilidad, Ferrovial trabaja activamente para optimizar su modelo de negocio *Managed Lanes*, donde está comenzando el nacimiento de sistemas de datos abiertos por parte de las administraciones, que fomentan el uso de datos masivos e inteligencia artificial para atraer la innovación de empresas privadas, capaces de integrar sus sistemas y generar nuevos modelos de negocio.

En el caso de Construcción, el *big data* está adquiriendo un papel clave gracias a la creación de herramientas tecnológicas que han contribuido a modernizar las condiciones de seguridad o la manera en la que se construye una obra, y así mejorar los resultados de la industria. Con el tiempo, las construcciones serán más baratas y se entregarán en un plazo de tiempo inferior.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES

En 2020 se ha continuado con la evaluación de la medición de la satisfacción de los clientes. La metodología homogeneiza todas las encuestas que hay en las distintas áreas de negocio para conocer 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. En este sentido, cabe destacar que no existen reclamaciones en materia de seguridad de usuarios superiores a un millón de euros no cubiertas por pólizas de seguro.

SATISFACCIÓN DE USUARIOS

Durante 2020 se ha puesto en marcha el programa de medición de satisfacción de usuarios, trabajo innovador donde se miden indicadores de las áreas de negocios de Infraestructuras, Aeropuertos y Movilidad que permiten tener una visión más completa de la experiencia del usuario acerca de los servicios ofertados.

SISTEMAS DE CALIDAD Y CERTIFICACIONES

Ferrovial tiene implantados en sus centros sistemas de calidad y medio ambiente certificados conforme a las normas ISO 9001 y 14001 en un 89%. Cabe también destacar que Budimex, Ferrovial Construcción (en España y UK), Cadagua y Ferrovial Servicios España están actualmente certificadas según la norma ISO 50001, de gestión de la energía.

Para dar soporte a todas sus líneas de negocio y garantizar el cumplimiento legal a lo largo de todas las fases del ciclo de vida del proyecto, Ferrovial dispone de aplicaciones corporativas que sirven de repositorio de legislación y normativa técnica donde se recogen requisitos legales ambientales aplicables a Ferrovial en todos los países en los que la compañía opera. Ambas plataformas

ACTIVIDAD CERTIFICADA

89%

ISO 9001
ISO 14001

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

4,3

Sobre 5

SATISFACCIÓN DEL USUARIO

4,0

Sobre 5

SATISFACCIÓN USUARIOS *MANAGED LANES*

70-80%

SATISFACCIÓN USUARIOS 407 ETR

88%

EXPERIENCIA PASAJEROS HEATHROW

4,24

Sobre 5

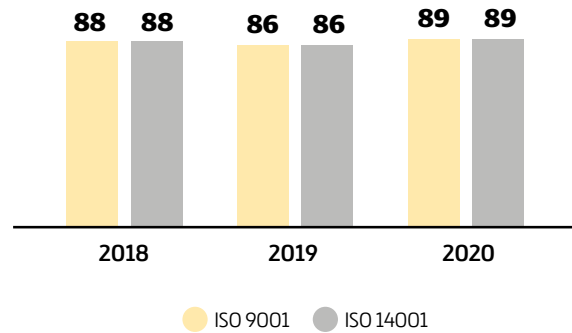


abarcan normas en los ámbitos de seguridad y salud, calidad y medio ambiente. Gracias a ello, se da cumplimiento a todos los requisitos ambientales, incluyendo aquellos referidos a la contaminación atmosférica, acústica y lumínica, y todos los empleados que desempeñan labores de producción son conocedores de los procedimientos operativos, de forma que se previenen y minimizan los riesgos ambientales.

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 reconoce las acciones de la compañía en materia de cambio climático, uno de los mayores retos ambientales a los que se enfrenta la sociedad y en el que las empresas tienen un papel determinante. Además refuerza el sólido compromiso con los ODS.

En el marco de las auditorías energéticas, para dar cumplimiento al

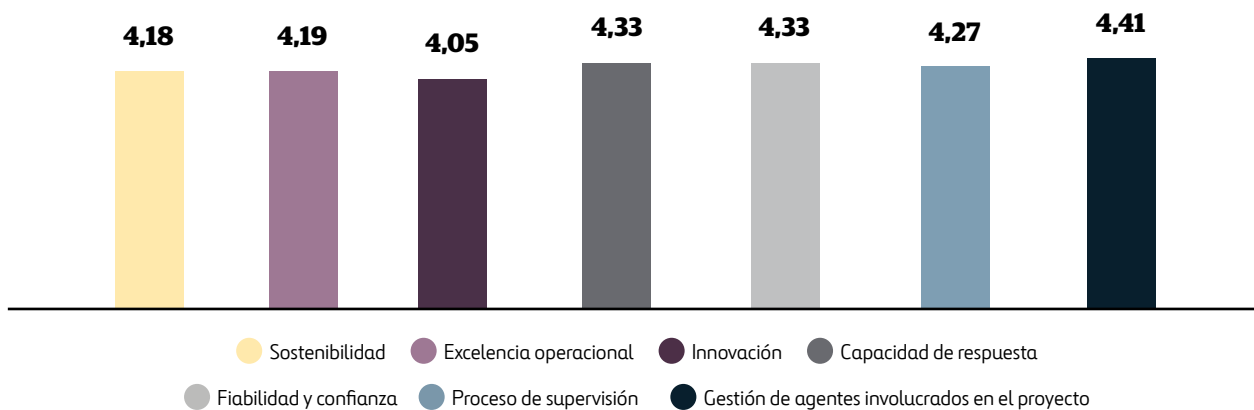
ACTIVIDAD CERTIFICADA (%)



RD56/2016 y continuar el trabajo realizado en 2016, durante 2020 se ha llevado a cabo una auditoría energética de todos aquellos activos de la compañía con actividad en España.

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; ISO44001; ISO45001; 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-ISO 55001:2015; UNE-EN ISO 13485:2018; SGE 21; Certificado de los protocolos COVID según Reglamento para la certificación de protocolos frente la COVID 19, por AENOR; y Madrid Excelente.

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE



INTEGRIDAD

CON LOS MEJORES ESTÁNDARES

El compromiso con la ética y la integridad es el camino para posicionar a Ferrovial como un referente en el mercado internacional.

Uno de los valores de Ferrovial es la integridad. Por tanto, sus actividades se desarrollan bajo el requisito de evitar toda forma de corrupción, fomentando en todo momento la transparencia, conforme a lo recogido en el Código de Ética Empresarial de la compañía.

La creciente presencia internacional de Ferrovial ha determinado la transformación de su Programa de Cumplimiento para alinearse con las mejores prácticas nacional e internacionalmente reconocidas. Bajo la dependencia directa de la Comisión de Auditoría y Control, dotado de la independencia y los recursos necesarios, el *Chief Compliance Officer* ha acometido diversas mejoras para asegurar la alineación del programa implantado en Ferrovial con las mejores prácticas a nivel internacional.

LA ÉTICA EMPRESARIAL

El Código de Ética Empresarial* de Ferrovial es aplicable a todas las empresas del Grupo y establece los principios básicos y los compromisos

a los que deben atenerse sus administradores, directivos y empleados. Los principios básicos de comportamiento son el respeto a la legalidad, la integridad ética y el respeto a los derechos humanos. Estos principios se concretan en el cumplimiento de una serie de compromisos recogidos en el Código de Ética y plasmados en políticas y procedimientos internos.

Todos los empleados se adhieren a estos principios y compromisos, comprometiéndose a cumplirlos y a hacerlos cumplir a los colaboradores externos que efectúen actividades en nombre de Ferrovial.

EL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO

Ferrovial cuenta con un Programa de Cumplimiento cuya finalidad es establecer un proceso común de vigilancia y control de los riesgos de cumplimiento de la sociedad bajo el principio de “tolerancia cero” hacia la comisión de actos delictivos y, en particular, de cualquier forma de corrupción.

El Programa de Cumplimiento se describe en la Política de Cumplimiento* y tiene como principal objetivo fomentar una cultura de ética empresarial en la organización y en los procesos de toma de decisiones y de formación de la voluntad de administradores, directivos y empleados. Adicionalmente, la política desarrolla las fases del Programa de Cumplimiento implantado en la compañía y establece las competencias de sus órganos de gobierno y las de sus empleados en el ámbito del cumplimiento normativo.

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 y, en especial, aquellos que conlleven la responsabilidad penal de la persona jurídica.

POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS

Política Anticorrupción

Ferrovial cuenta con una Política Anticorrupción que rige el comportamiento de todos los administradores, directivos y empleados, y de sus colaboradores, en el desarrollo del negocio, bajo el principio de “tolerancia cero” con cualquier práctica que pueda ser calificada como corrupción, tanto activa como pasiva.

La política exige cumplir estrictamente las leyes anticorrupción aplicables, entre las que destacan las disposiciones del Código Penal español, la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de EE.UU. (FCPA) y la Ley contra el Soborno del Reino Unido (UKBA).

CULTURA DE CUMPLIMIENTO

La formación de los empleados en los valores y principios recogidos en el Código de Ética Empresarial y en la Política de Cumplimiento y Anticorrupción es uno de los ejes sobre los que se desarrolla el Programa de Cumplimiento de la compañía. Durante 2020, 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 dos nuevos cursos en materia anticorrupción, diseñados en función del nivel de exposición a este riesgo de determinados colectivos, incluido el Comité de Dirección: un curso general en materia anticorrupción y otro sobre legislación y mejores prácticas internacionales en materia anticorrupción (US FCPA, UK Bribery Act y Código Penal Español).

Asimismo, se ha celebrado el primer *Compliance Boot Camp* en Estados Unidos, un taller de cumplimiento en materia anticorrupción, antimonopolio, seguridad cibernética y empleo, entre otras. También en 2020 se ha desplegado un curso sobre Protección de Datos, enfocado sobre todo en el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) y la Ley Orgánica de Protección de Datos y Garantía de los Derechos Digitales (LOPDGDD).

El volumen formativo de estos cursos ascendió a 5.404 horas, acumulando un total de 10.327 horas en los últimos dos años. La formación impartida en 2020 fue más especializada y dirigida a los empleados con mayor nivel de exposición a determinados riesgos.

Política de Diligencia Debida de Integridad Ética de Terceros

Durante 2020 se ha aprobado una nueva política que tiene como objetivo homogeneizar el proceso de diligencia debida de integridad ética que debe seguirse antes de cerrar cualquier acuerdo con terceras partes. Asimismo, se ha desplegado una nueva aplicación corporativa para unificar el control del proceso de diligencia debida a realizar en función del nivel de riesgo de la operación y del tercero en cuestión.

Política de Lobby y Contribuciones Políticas

En 2020 se ha publicado una nueva política cuyo objetivo es regular un marco de actuación para la potencial involucración de Ferrovial en actividades políticas o de *lobby*, garantizando el cumplimiento de las leyes y

teniendo siempre en cuenta los principios del Código de Ética Empresarial y la Política Anticorrupción. En relación con contribuciones a partidos políticos, la norma prohíbe la utilización de fondos corporativos para realizar contribuciones a partidos políticos o a candidatos en procesos electorales, excepto en algunos casos en EE. UU. y bajo determinadas condiciones.

Política de Regalos y Gastos de Representación

En el año 2020, se ha llevado a cabo una revisión y actualización de la Política de Regalos y Gastos de Representación, en línea con lo establecido en la Política Anticorrupción de Ferrovial y dentro de los parámetros de actuación establecidos en el Código de Ética Empresarial y conforme a las principales normativas en materia anticorrupción (US FCPA, UK Bribery Act y Código Penal Español, entre otras).

CANAL ÉTICO

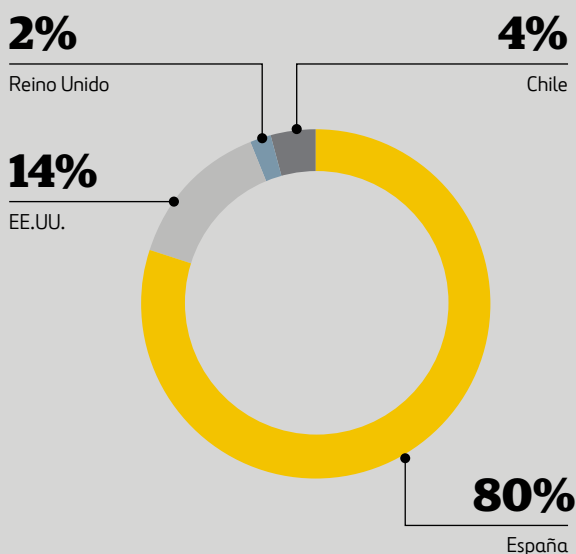
Durante 2020 se ha renovado el Canal Ético, que sirve como un complemento esencial a otras vías de comunicación internas. A través de una aplicación informática, tiene el objetivo de facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas internas de Ferrovial. El canal es accesible a través de la intranet y la página web corporativa (www.ferrovial.com), varios teléfonos gratuitos y un buzón específico de correos y permite realizar comunicaciones de forma anónima. Ferrovial no tolerará ningún tipo de represalias a los informantes de buena fe.

En este sentido, también se ha revisado la Política del Canal Ético, de manera que se protocoliza el tratamiento de todas las denuncias que puedan recibirse por cualquier medio relativas a posibles irregularidades, estableciendo responsabilidades, plazos y obligaciones de reporte de las medidas adoptadas. Además, se ha transferido a la Dirección de Cumplimiento la responsabilidad de gestionar el Canal Ético, con el apoyo de Auditoría Interna para el análisis de las comunicaciones prioritarias.

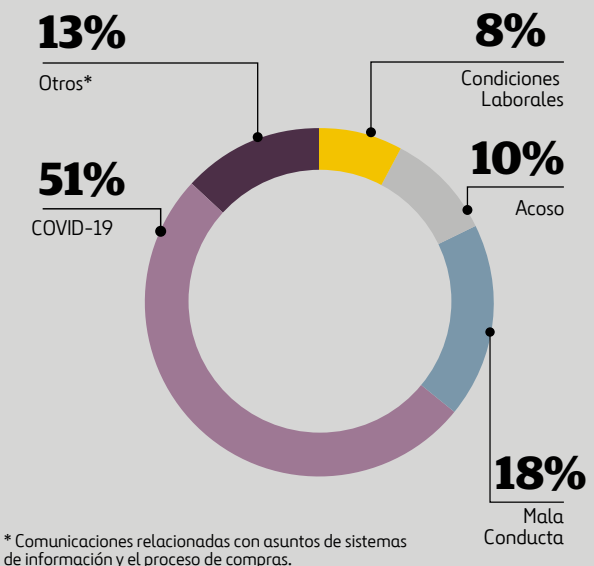
Durante el ejercicio 2020**, se recibieron por el buzón ético corporativo 50 denuncias, de las que 37 fueron anónimas y 13 nominativas. Todas las comunicaciones dan lugar a una investigación por parte del encargado del asunto, garantizando la confidencialidad y la ausencia de represalias de cualquier tipo. Desde el último trimestre del año, es la Dirección de Cumplimiento la encargada de reportar regularmente a la Comisión de Auditoría y Control y, en su caso, al Consejo de Administración, un informe detallado de las comunicaciones recibidas y las gestiones llevadas a cabo.

En 2020, ningún caso investigado ha dado lugar a impactos significativos para Ferrovial desde el punto de vista penal, económico o reputacional. Todas las comunicaciones se han investigado por los departamentos correspondientes y se han tomado las medidas que se han considerado oportunas: los asuntos relacionados con la COVID-19, en la mayoría de los casos, se han resuelto reforzando las medidas de seguridad en los centros de trabajo; los asuntos de acoso y mala conducta se han resuelto en algunos casos imponiendo medidas disciplinarias y, las reclamaciones por temas laborales y otros asuntos, se han revisado y, en los casos que procedía, se han corregido los errores o revisado los procedimientos y normativa interna aplicable.

PAIS DE ORIGEN



TIPOLOGÍA DE LA COMUNICACIÓN



*Disponible en www.ferrovial.com

** La información del año 2019 está disponible en el Informe Anual Integrado 2019, página 87.

DERECHOS HUMANOS

RESPECTO A LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS

Ferrovial rechaza cualquier tipo de discriminación en todos los países en los que la compañía desarrolla su actividad y tiene un fuerte compromiso con el fomento de un ambiente de trabajo digno, respetuoso e inclusivo.

F

errovial cuenta, desde 2014, con una Política de Derechos Humanos impulsada y aprobada por el Consejo de Administración y alineada con el Código de Ética Empresarial. El compromiso con el respeto a los derechos humanos por parte de la compañía se alinea con 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.

En la Política de Derechos Humanos se establecen los procedimientos para garantizar su cumplimiento en las actividades de la compañía y promover su difusión entre sus grupos de interés. Además, garantiza el respeto a los derechos laborales de todos sus empleados y contratistas. 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. 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.

IDENTIFICACIÓN Y PREVENCIÓN

Ferrovial lleva a cabo un proceso continuo de debida diligencia. En primer lugar, en sus propias actividades y en todas aquellas que guardan relación directa con sus operaciones y servicios. En el caso de los proyectos de infraestructuras en contextos vulnerables, se analiza el impacto social y ambiental en las comunidades afectadas.

También cuenta con procedimientos de diligencia debida para prevenir actitudes y actuaciones contrarias a los derechos humanos en las relaciones con 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 o de incorporar un nuevo empleado. 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.

En este sentido, la compañía ha revisado recientemente el Procedimiento de aprobación de operaciones según criterios corporativos de asignación de capital, para que en la propuesta de aprobación de todas las operaciones corporativas que se lleven a cabo se realice un análisis de si pueden menoscabar los principios éticos de Ferrovial, con especial atención a los derechos humanos, aspectos sociales, de buen gobierno y ambientales.

Internamente, la compañía promueve el respeto de los Derechos Humanos entre todos sus empleados a través de cursos sobre el Código de Ética, el de Conductas Prohibidas, y cursos anticorrupción que se van renovando 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 el análisis que Ferrovial realiza se identifican nuevas situaciones que afectan al respeto de los derechos humanos, como el derecho a la desconexión digital y todas las derivadas del uso y protección de los datos de las personas con las que interactúa.

MITIGACIÓN DE LAS VULNERACIONES DE DERECHOS EN LA SOCIEDAD

Tras el diagnóstico inicial en el proceso de debida diligencia, la compañía diseña planes de contingencia en los que se plantean medidas de mitigación y/o compensación del impacto según proceda.

Más allá de su propia actividad, Ferrovial se ha involucrado en iniciativas que ayudan a dar a conocer los derechos humanos y promueven medidas para su salvaguarda adaptadas a las características de cada país. En Reino Unido, por ejemplo, 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.

Violencia de género

Existen situaciones de vulneración de derechos en la sociedad contra los que la compañía ha decidido movilizarse. Uno de ellos es la lacra de la violencia de género. Desde 2013 Ferrovial 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.

En el marco de esta colaboración, la compañía ha patrocinado un año más la carrera contra la Violencia de Género, que en su última edición contó con la participación del Consejero Delegado junto a otros 76 empleados. Además, para apoyar el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, se puso en marcha una iniciativa bajo el lema “construyamos un mundo libre de violencia contra la mujer” a través del servicio de *carsharing* ZITY.

El compromiso de Ferrovial, alineado con el ODS 5 de las Naciones Unidas, también recoge actividades para mejorar la inserción laboral del colectivo que ha sufrido maltrato, en la que se destaca la colabo-

ración con la Fundación Integra, que materializa con la reinserción laboral de mujeres víctimas a través de su contratación directa.

Además se ha desarrollado, en el marco del II Plan de Igualdad, 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.

IGUALDAD DE DERECHOS DE LA MUJER A TRAVÉS DE LA EDUCACIÓN STEM

Las carreras STEM (acrónimo en inglés de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas) constituyen los empleos del futuro, y son perfiles clave en la innovación, el bienestar social, el crecimiento inclusivo y el desarrollo sostenible, suponiendo además un aspecto estratégico para Ferrovial. Según los últimos datos publicados por la UNESCO, alrededor del 30% de las mujeres eligen disciplinas STEM.

Uno de los retos recogidos en los Planes de Igualdad que Ferrovial ha definido desde 2009 consiste en incrementar el número de mujeres en áreas técnicas, acorde con los perfiles clave de negocio. En este sentido, Ferrovial apuesta por la orientación laboral de los más jóvenes a través de diversas iniciativas que promuevan las carreras STEM, visibilizando el papel de las mujeres en esta área, para evitar que se produzca discriminación.

Siguiendo esta línea Ferrovial trabaja en España en el programa OrientaT junto con la Fundación Junior Achievement, en el que más de 170 voluntarios de la compañía ya han participado impartiendo talleres en centros educativos para despertar vocaciones STEM entre el alumnado.

Algunas iniciativas en 2020 se han reducido o transformado debido al confinamiento, pero se ha podido impulsar iniciativas en el mismo sentido en otras geografías. En Reino Unido, destaca el programa *STEM Girlguiding*, apoyado desde Amey, o el impulso continuo al *International Women in Engineering Day*, para sensibilizar sobre la presencia de las mujeres en carreras STEM. En Estados Unidos, ha continuado el apoyo a la *National Math and Science Initiative*, en Texas, y la iniciativa *Women in Construction Week*. El objetivo de esta iniciativa es dar visibilidad a las mujeres que trabajan en este sector y que sirvan como referente a futuras generaciones.

Estas iniciativas, alineadas con la meta 3 del ODS 4, han alcanzado a 27371 niños y niñas a lo largo de 2020.

Desde 2011 Ferrovial está adherida al Chárter de Diversidad, una iniciativa europea que se enmarca en las directivas antidiscriminación que la Unión Europea adoptó en el año 2000.

RESPUESTA ACTIVA

Ferrovial participa activamente en 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 o la iniciativa Alianza CEO por la Diversidad, liderada por Fundación Adecco y Fundación CEOE.

Para dar respuesta a posibles situaciones no deseadas que se puedan producir, el Canal Ético de la compañía ha sido renovado en 2020 haciendo hincapié en la descripción de las categorías relacionadas con derechos humanos, las posibles situaciones de acoso (entendido en el sentido amplio de conducta abusiva, hostil u ofensiva), las prácticas discriminatorias que se puedan presentar por ideas políticas, creencias religiosas, raza o de cualquier otro tipo y las actitudes o acciones que afecten a la libertad de expresión o de asociación.

Estas herramientas de denuncia están alineadas con el Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral y Sexual de la Compañía y con el II Plan de Igualdad.

SALVAGUARDA DE LOS DERECHOS LABORALES

Ferrovial garantiza el cumplimiento de los derechos laborales en todos los países en los que opera, prestando especial atención al derecho a la huelga, a la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva. Todos los empleados de Ferrovial están protegidos de una u otra manera por las regulaciones laborales de los diferentes territorios, mientras que el 70,8% de la plantilla está adherida a convenios colectivos.

Ferrovial cuenta con canales de comunicación interna, redes sociales internas y la intranet corporativa, Ferronet, que facilitan la creación de entornos de trabajo colaborativos, dinámicos y flexibles y a través de los que se promueve un entorno de trabajo saludable y la difusión de hábitos saludables entre los empleados. Estos canales han sido reforzados en 2020 por las especiales circunstancias de la pandemia, con consejos adaptados al teletrabajo y el fomento de actividades físicas que se pudieran realizar durante el confinamiento. En 2020 Ferronet registró 2.886.810 sesiones y 3.855.914 páginas vistas.

MEDIO AMBIENTE

DESARROLLO DE UNA ECONOMÍA SOSTENIBLE

Ferrovial refuerza su compromiso con la sostenibilidad y reafirma la importancia de los ODS en sus planes estratégicos y en todas sus actividades. Para ello, la compañía ha establecido varias líneas de acción en su Estrategia Climática encaminadas a contribuir a la descarbonización de la economía y combatir los efectos del cambio climático.

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

56%

en términos relativos con respecto a 2009

ELECTRICIDAD CONSUMIDA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES

68%

objetivo del 100% a 2025



Infraestructuras sostenibles que mejoren nuestra movilidad

L

a compañía trabaja activamente para minimizar su impacto ambiental y ofrecer productos y servicios que promuevan el desarrollo de una economía sostenible. Por ello, Ferrovial cuenta

con una estrategia climática con ambiciosos objetivos de reducción de emisiones, promueve la economía circular, compensa sus impactos sobre la biodiversidad y minimiza su huella hídrica.

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

El cambio climático es un elemento clave en el gobierno de la compañía, que incorpora tanto las recomendaciones del *Task Force on Climate Disclosures* (TCFD), como los riesgos climáticos dentro del sistema corporativo de identificación y valoración de riesgos *Ferrovial Risk Management* (FRM). La estrategia en este ámbito contempla los riesgos y oportunidades detectados en cada actividad, por lo que se han definido dos objetivos fundamentales:

- La gestión responsable de los impactos ambientales derivados de las actividades de la compañía desde una perspectiva preventiva, incluyendo el desarrollo de actuaciones para la reducción de emisiones de GEI.
- El aprovechamiento de las capacidades y conocimientos en el desarrollo de infraestructuras para una economía baja en emisiones.

EN RUTA HACIA LA DESCARBONIZACIÓN

Durante 2019 y 2020 se ha trabajado en el plan *Deep Decarbonization Path*, incluido dentro de la estrategia de Ferrovial Horizon 24, para conseguir la reducción de emisiones en el área de construcción e infraestructuras a 2030, donde las principales líneas de trabajo son: consumir un 100% electricidad procedente de fuentes renovables en 2025; renovar la flota hasta alcanzar un 33% de vehículos cero emisiones en 2030; mejorar un 20% la eficiencia energética en plantas de asfalto; e incrementar un 10% eficiencia energética en maqui-

naria de obra. En el marco de este plan, la compañía se ha comprometido a alcanzar la neutralidad de emisiones a mediados de siglo.

HUELLA CARBONO

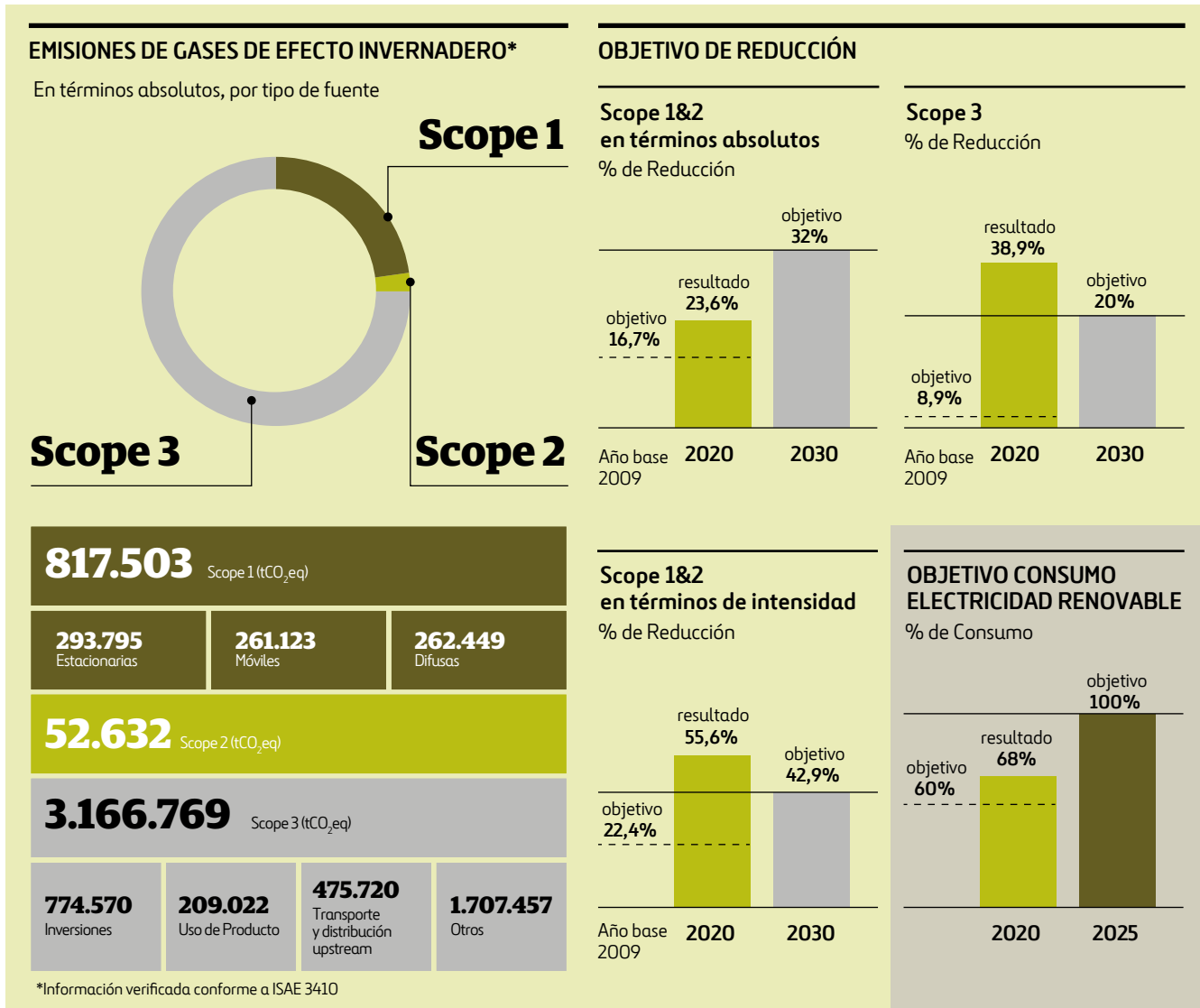
El cálculo y reporte de la huella de carbono es aplicable a toda la compañía y abarca todas las áreas de negocio y sus filiales. La metodología de cálculo está basada principalmente en *GHG Protocol* (WRI&WBCSD) por ser internacionalmente aceptada, manteniendo además la conformidad con la ISO 14064-1. Se ha seguido el método de *market based* para calcular el scope 2.

Ferrovial ha establecido ambiciosos objetivos de reducción de emisiones, todos ellos certificados *Science Based Target Initiative* (SBTi), para el horizonte 2030, y para los tres alcances.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON CAMBIO CLIMÁTICO

Durante 2020 se han incluido en el proceso de identificación y valoración de riesgos, FRM, todos los riesgos asociados al cambio climático a los que Ferrovial se puede ver expuesto de tal manera que en las revisiones de la matriz que se llevan a cabo sean valorados. El análisis de la matriz de riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático de la compañía siguiendo las recomendaciones del TCFD, considera tres escenarios diferentes en función del grado de implementación de políticas frente al cambio climático, los denominados *current policies scenario* (CPS)*; *new policies scenario* (NPS)* y *sustainable development scenario* (SDS)*. Gracias a este estudio puede concluirse que a corto, medio y largo plazo, los principales riesgos ambientales de Ferrovial son físicos y de transición.

Los riesgos de transición están relacionados con el incremento de los costes operacionales debido a la subida de los precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles, pago por emisiones producidas o incorporación de actividades incluidas en el mercado de emisiones, políticas de restricción



de asignación de cuotas de emisión, tasas de carbono, escasez de agua, restricciones o incentivos al uso del suelo, cambios en la oferta y demanda de servicios o interrupción de los procesos operativos.

Los riesgos físicos hacen referencia principalmente a posibles daños físicos en infraestructuras y parada temporal de la actividad, disminución de productividad en condiciones climáticas extremas, aumento de la prima de riesgo o retraso en entrega de productos y servicios.

La probabilidad de ocurrencia de los riesgos físicos y el impacto financiero es más alta en el escenario CPS y va disminuyendo cuando se desplaza hacia el escenario SDS. La evolución de los riesgos de transición es inversa. La compañía cuenta con las medidas oportunas para mitigar, reducir y gestionar los riesgos relacionados con el cambio climático identificados.

SHADOW CARBON PRICING

Ferrovial ha desarrollado una herramienta para cuantificar el riesgo climático de sus inversiones más relevantes en la modalidad *Shadow*

Carbon Pricing con el objetivo de acelerar a modelos de negocio descarbonizados. Esta herramienta considera precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de proyecto, cuantificando así el riesgo económico potencial existente en los proyectos en los que se decida aplicar la herramienta.

BIODIVERSIDAD

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

En 2020 se calculó la deuda de capital natural asociada a las dos infraestructuras que cumplen los criterios establecidos para sumar deuda sobre el capital natural en Ferrovial. Se consideran las fases de construcción y operación de las autopistas I77 en Carolina del Norte y el ramal NTE 3A en Texas. La deuda se ha calculado en base a 13 servicios ecosistémicos. Se concluye que se han afectado, principal-

mente, los servicios de regulación relacionados con el control de las tasas de erosión, la calidad del suelo y la polinización. Se ha observado un efecto positivo de las autopistas en la protección frente al fuego ya que la construcción de infraestructuras afecta a la combustibilidad de los territorios actuando como cortafuegos. Las medidas de mitigación aplicadas a estas infraestructuras llegarán a compensar alrededor de un 35% de la deuda generada.

ECONOMÍA CIRCULAR

Ferrovial ha consolidado la incorporación de los principios de la economía circular en sus procesos, productos y servicios. Para evitar y minimizar la generación de residuos, se potencia el uso de recursos naturales renovables y, en la medida de lo posible, se recuperan para su reutilización como materias primas. Por ello, la división de tratamiento de residuos trabaja en la mejora continua del triaje y recuperación de materiales.

Por su parte, la actividad de Construcción ha establecido un objetivo anual de reutilización de tierras del 80%, así como un 70% en RCDs. En todos los proyectos se prioriza la reutilización en obra, ya que de esta forma no solo se dejan de consumir nuevas materias primas, sino que se reducen las emisiones asociadas al transporte.

Ferrovial también aplica criterios de sostenibilidad en su actividad de construcción de edificaciones incluyendo criterios de ecodiseño y asegurándose una gestión eficiente durante el ciclo de vida del edificio. El porcentaje de los edificios construidos, gestionados o en propiedad de Ferrovial que incorporan mejoras ambientales en las

fases de diseño, construcción y operación ha ido aumentando en los últimos años. Estos edificios presentan un consumo energético considerablemente menor que los edificios convencionales.

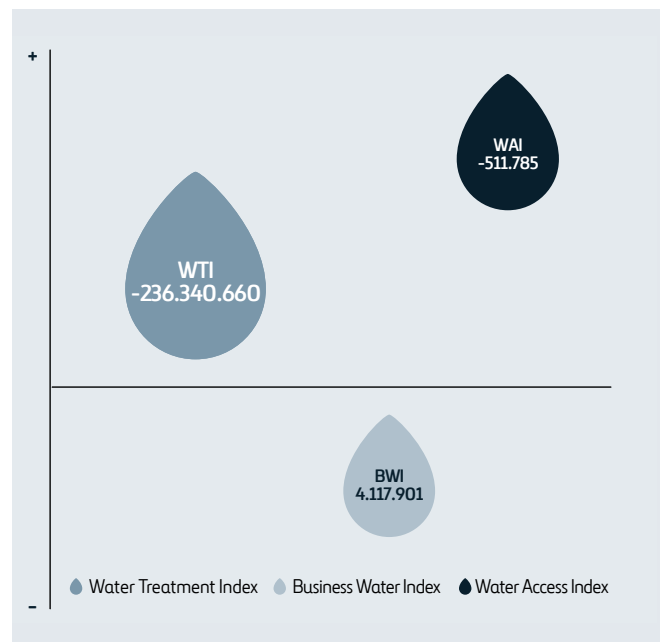
HUELLA HÍDRICA

La metodología de cálculo de la huella hídrica permite calcular y reportar la huella hídrica global de la compañía considerando el valor del agua en los procesos y el medio, valorando su disponibilidad y calidad, así como el equilibrio de los ecosistemas en los que se emplaza. Asimismo, permite medir la compensación del consumo global de agua (*Business Water Index, BWI**) con el aporte de agua tratada (*Water Treatment Index, WTI**), devolviéndola al medio en mejores condiciones a las de entrada, así como las acciones que permiten el acceso al agua potable para las comunidades locales en países en vías de desarrollo (*Water Access Index, WAI**) a través del programa de acción social Infraestructuras Sociales. Esta metodología ha sido reconocida en 2020 por los Premios Europeos de Medio Ambiente por el desarrollo de la aplicación de cálculo de su Huella Hídrica.

Ferrovial ha establecido un objetivo reducción del BWI del 20% para 2030, considerando 2017 como año base, así como un objetivo anual de compensación de la huella hídrica ($WTI + WAI \geq 30 BWI$).

PREMIO GLOBAL ROAD ACHIEVEMENT PARA EL BYPASS DE TOOWOOMBA

El bypass de Toowoomba fue galardonado con el premio Global Road Achievement en la categoría mitigación medioambiental, otorgado por la Federación Internacional de Carreteras (IRF). Este galardón, que reconoce los logros conseguidos por los profesionales de esta industria a nivel mundial, premió las soluciones innovadoras de ingeniería de diseño y las mejores prácticas en mitigación medioambiental empleadas en la construcción de esta infraestructura.





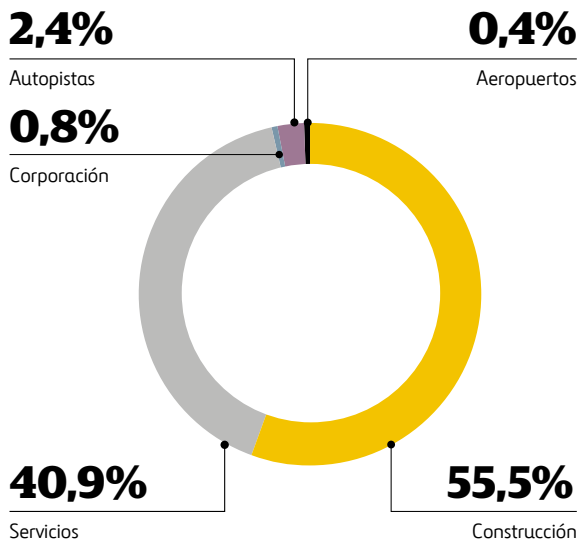
Autopista 407 East Phase II, Toronto, Canadá. © José Manuel Ballester

CADENA DE SUMINISTRO

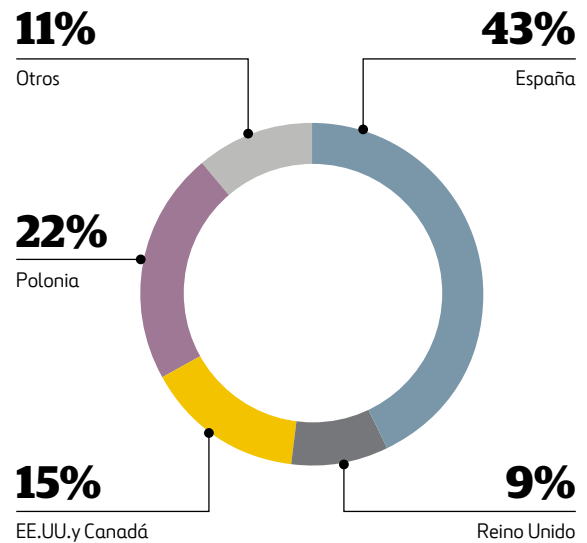
70.000 ESLABONES

Ferrovial continúa profundizando en la integración de criterios ESG en su cadena de suministro, impulsa la innovación para fomentar compras sostenibles y colabora activamente frente a la COVID-19.

PROVEEDORES POR NEGOCIO



PROVEEDORES POR PAÍS



Ferrovial continúa avanzando con su Cadena de Suministro en la aplicación de criterios de sostenibilidad mediante la incorporación de herramientas y desarrollo de sus procedimientos, impulsa la Innovación para hacer sus compras más sostenibles, y destaca en su colaboración frente a la COVID-19.

INTEGRACIÓN DE PRINCIPIOS ESG EN LA CADENA DE SUMINISTRO

Ferrovial ha desarrollado recientemente un Código Ético de Proveedores cuyo objetivo es extender sus pautas de actuación conforme a la ética, la integridad, respeto a la legalidad, transparencia, seguridad y salud, compromiso medioambiental y respeto a los derechos humanos a su cadena de suministro. En él se recogen las conductas de comportamiento esperadas por todos los proveedores de Ferrovial. Está alineado y complementa otras políticas corporativas, en especial el Código de Ética Empresarial, las políticas de responsabilidad corporativa, derechos humanos, calidad y medioambiente, y anticorrupción, así como el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores. Se están desarrollando los mecanismos necesarios para dar a conocer el Código entre todos los proveedores, y los nuevos suministradores que comiencen a trabajar con Ferrovial estarán obligados a cumplir los principios incluidos en el mismo.

Todos los proveedores se clasifican en base a su grado de criticidad, 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 este sentido, Ferrovial tenía identificados un total de 2.061 proveedores críticos.

Desde el punto de vista de sostenibilidad, 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 2020 este listado estaba compuesto por 684 proveedores, siendo todos ellos objeto de un seguimiento especial.

Las obligaciones en materia de cumplimiento ESG están reflejadas en los modelos de pedidos y contratos con proveedores, donde se 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.

Los criterios ESG están incluidos en los procesos de evaluación y seguimiento del desempeño de los proveedores. Por ejemplo, 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. En el negocio de Servicios en España, se cuenta con un *scoring* de los proveedores, que se alimenta de la valoración del proceso de homologación, de las

NÚMERO DE
PROVEEDORES

69.398

NÚMERO DE
PROVEEDORES
EVALUADOS

10.212

incidencias que incluyen aspectos sociales, ambientales y de gobierno, las auditorías que analizan a proveedores, y las encuestas o fichas que aportan los receptores de los suministros y servicios.

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 verifican incumplimientos de la Política Anticorrupción.

Durante 2020 se incorporaron a la cadena de suministro de Ferrovial 20.535 proveedores, evaluándose más de 10.000, de los cuales han resultado rechazados menos del 1%. En cuanto a la facturación en proveedores, un total del 27,75% correspondió a proveedores críticos, mientras que un 91,52% 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.

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 2020 el 68% 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 de hasta tres años, lo que ha permitido 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. En el negocio de Servicios en España, más del 8% de la flota es ya sostenible.
- Flota de vehículos *smart*: en Ferrovial Servicios España se desarrolla el programa *Smart Fleet*, que engloba un conjunto de iniciativas que pretenden optimizar el uso de la flota (más de 10.000 vehículos) y aportar un valor diferencial en los contratos. En la actualidad un 16% de la flota está conectada con tecnología embarcada con GEOTAB, de la que se está monitorizando la actividad en términos de eficiencia/reducción del consumo y mejora de la seguridad y un 56% está conectada al software de Taller (proyecto OMEGA) con monitorización del ciclo de vida en términos de mejora del mantenimiento y propuestas de renovación por vehículos más sostenibles. El objetivo es llegar al 85% de la flota conectada en 4 años.

- 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. Por ejemplo, en el negocio de Servicios en España el 65% de los productos de limpieza disponen ya de Ecolabel. En Construcción, se han incorporado alternativas de suministro de productos verdes que se ponen a disposición de los clientes tanto en fase de contratación como de ejecución.
- Digitalización en procesos de compras: en 2020 se ha avanzado en proyectos de digitalización en los procesos de compras que aportan mejoras de eficiencia y de reducción de consumo de papel.

**PROYECTO
"SUPPLIER 360" EN
FERROVIAL**

Ferrovial ha implantado en 2020 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.

Se ha monitorizado un total de 951 proveedores en España, que representan más del 51% de la facturación. La herramienta ha reportado un total de 31.700 informaciones de los mismos, obtenidas de las distintas páginas de internet y plataformas a las que accede.

En 2021 está prevista su adaptación para su utilización en otras áreas de la compañía y con proveedores de otros mercados importantes para Ferrovial como son EE.UU. y Reino Unido.

COMUNIDAD

NO DEJAR A NADIE ATRÁS

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.

Ferrovial se plantea su compromiso con la comunidad como un instrumento estratégico alineado con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y con su Plan Estratégico Horizon 24, que ayude a un progreso equilibrado de la sociedad con especial atención a los colectivos más vulnerables para no dejar a nadie atrás. Este compromiso se ha visto reforzado en 2020 ante la emergencia médica y social provocada por la pandemia de la COVID-19.

Los principales programas de acción social de Ferrovial, además de reflejar el compromiso de la compañía buscan involucrar a sus empleados en los programas, 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 y, por otro lado, aumentar el impacto en la comunidad.

FONDO FERROVIAL JUNTOS COVID-19. ESFUERZO COMPARTIDO

La respuesta de Ferrovial ante la crisis generada por la pandemia ha sido global. Desde su inicio, se ha trabajado estrechamente con la administración pública y se han puesto en marcha múltiples iniciativas desde las distintas unidades de negocio y en todos los países en los que Ferrovial opera.

Además de ofrecer sus recursos humanos y sus capacidades técnicas, Ferrovial quiso comprometerse en la recuperación de esta crisis con una importante aportación económica. Para ello constituyó el fondo “Ferrovial Juntos COVID-19” que ha puesto al servicio de la sociedad 8,7 millones de euros, 746 aportados por Ferrovial y 1,23 recaudados entre empleados, accionistas, proveedores y todo aquel que haya querido colaborar. Los recursos del fondo se han destinado a apoyar tres sectores: las familias vulnerables, los centros sanitarios y la investigación para el desarrollo de una vacuna contra el coronavirus. Se han distribuido entre España, Reino Unido, EE.UU., Chile, Portugal, Polonia, Colombia y Perú.

El fondo ha funcionado bajo el mismo esquema que el Programa Juntos Sumamos, que lleva en marcha desde 2005. Los empleados que lo desean donan una cantidad mensual y son ellos los que eligen los proyectos a los que se destinan los fondos. Ferrovial dobla la cantidad recaudada.

INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES PARA LA COMUNIDAD

El propósito de Ferrovial de crear infraestructuras sostenibles tiene también su reflejo en los programas de inversión en la comunidad, con el foco puesto en las personas más desfavorecidas, impulsando

un desarrollo más equitativo y sostenible.

Garantizar el acceso a la alimentación

En España, Ferrovial lleva ocho años apoyando la mejora de las infraestructuras de las entidades que se dedican a garantizar el acceso a la alimentación de los más vulnerables. En estos años se han mejorado cocinas, comedores y almacenes para garantizar un reparto de alimentos con la calidad y seguridad necesarias. En 2020, a través de la ONG World Vision se han realizado mejoras en la red de comedores sociales con los que colaboran. En concreto en el comedor María Inmaculada de Madrid, en la Cocina Económica de Santiago de Compostela, en la Cocina Económica de Santander, en el centro de atención de la Asociación Educativa Can Palet de Tarrasa, y en el proyecto de emergencia social de las Hijas de la Caridad, en Alicante. Con este proyecto Ferrovial ha contribuido al ODS 2, hambre cero, permitiendo que 8.686 personas accedan a una alimentación sana, nutritiva y suficiente.

Mejorar el acceso a servicios de salud y a la educación

En Polonia, Budimex está implicada en varias iniciativas centradas en la infancia, entre las que destaca Strefa Rodzica, para crear zonas separadas en las salas pediátricas de los hospitales donde los padres puedan acompañar a sus hijos, y el programa Domofon ICE, que promueve la seguridad de los niños y los centros educativos desde 2009.

Además, en 2020 dos de los proyectos apoyados por el Programa Juntos Sumamos se han centrado también en infraestructuras. Por un lado, en Camerún se ha instalado un sistema de energía fotovoltaica para asegurar el suministro eléctrico en el hospital de Obout, permitiendo mejorar la calidad de la atención médica de 20.000 personas. Asimismo, en la

PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

250

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (M€)

11,6

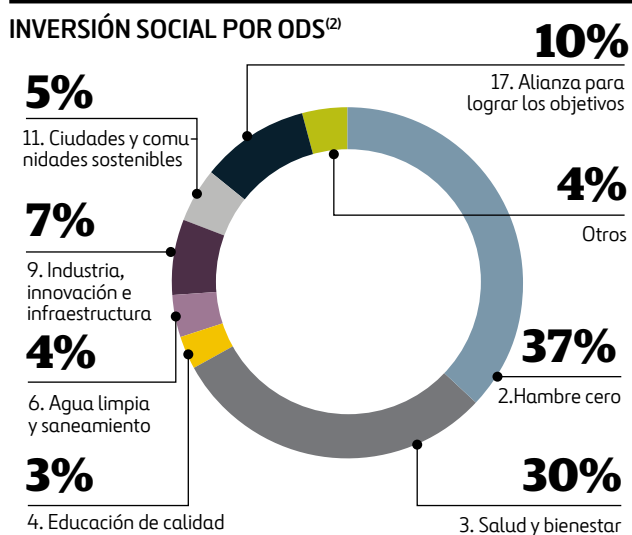
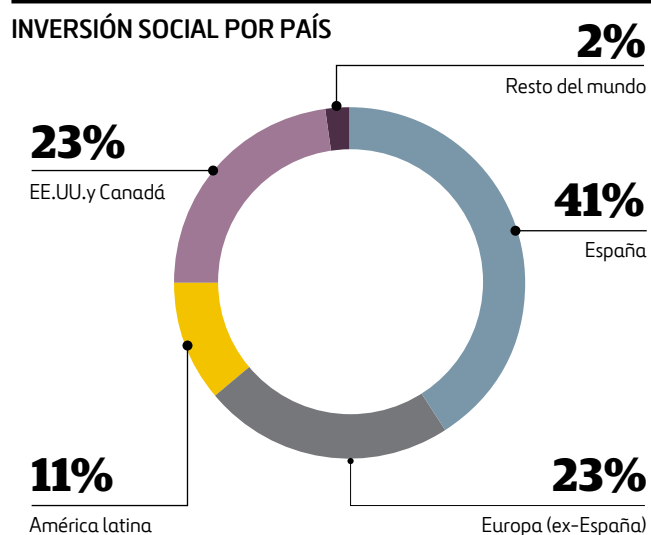
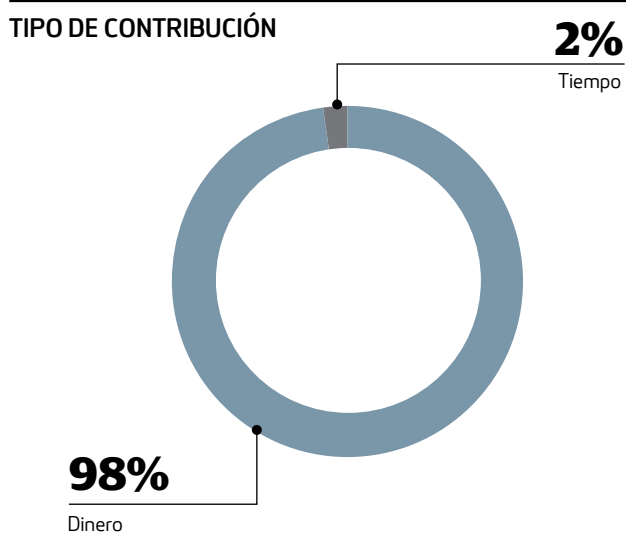
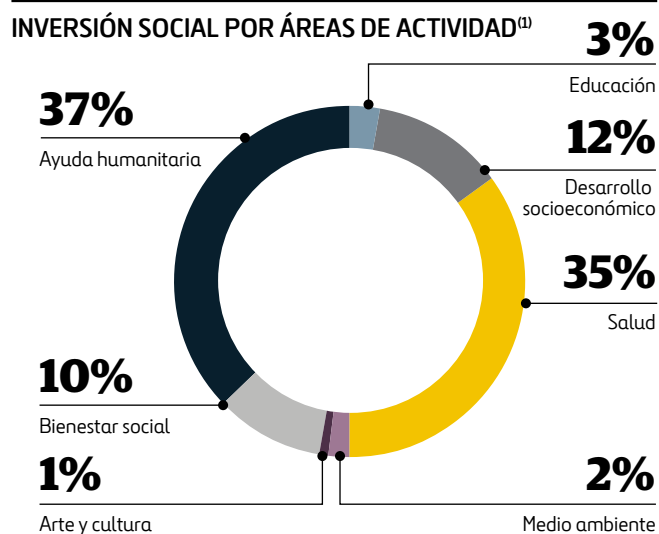
(4,9M€ en 2019)

NÚMERO DE BENEFICIARIOS DE PROYECTOS DE AGUA Y SANEAMIENTO

229.639



Gracias por colaborar con nosotros



India se han mejorado las condiciones de habitabilidad de dos hogares para 500 niños y niñas sin recursos, garantizando de este modo su derecho al acceso a la educación.

Infraestructuras para mejorar el acceso a agua y saneamiento

El Programa de Infraestructuras Sociales de Ferrovial, puesto en marcha en 2011, promueve proyectos que facilitan el acceso al agua y al saneamiento en comunidades vulnerables en Latinoamérica y África. El programa se alinea con el ODS 6 de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, con un enfoque de sostenibilidad, fomentando una gestión integral del recurso hídrico.

El programa confirma el papel de Ferrovial como actor de la cooperación superando el tradicional rol de mero financiador, proporcionando asistencia técnica, tecnología y la participación de sus empleados especialistas en el desarrollo de los proyectos, implicando de manera transversal a la compañía en un programa de acción social estratégica.

En 2020, el programa ha desarrollado tres proyectos en Kenia, Colombia y Perú, en colaboración con las ONG AMREF Salud África,

Acción Contra el Hambre y Fundación CODESPA, mejorando el acceso al agua y a servicios de saneamiento de 6.325 personas.

En los diez años de vida del programa, Ferrovial ha puesto en marcha 28 proyectos de agua y saneamiento en comunidades deprimidas de África e Iberoamérica, en los que suma una inversión de más de 6 millones de euros y más de 9.500 horas de voluntariado aportadas por 121 empleados que han participado en el mismo. Gracias a este esfuerzo se ha garantizado el acceso a agua potable de 230.000 personas en nueve países (Perú, Colombia, México, Etiopía, Kenia, Tanzania, Uganda, Ghana y Zimbabue). La inversión anual de la compañía asciende a 550.00 euros.

Cabe destacar que desde 2018 Ferrovial ha desarrollado una metodología de medición de impacto específica para proyectos de agua y saneamiento basada en la metodología SROI, que ha compartido con las ONG con las que colabora para tener una medición del impacto social que generan los proyectos, fortaleciendo también las capacidades de las entidades sociales. Esta metodología se aplica a todos los proyectos del programa una vez que llevan varios meses de servicio para poder comprobar el verdadero impacto de las intervenciones.

(1) El 70% de la inversión en la comunidad (8,06 millones) ha sido para dar respuesta a la pandemia generada por el COVID-19, de las que el 47% han sido proyectos de salud y el 53% de ayuda humanitaria.
(2) El 70% de la inversión en la comunidad (8,06 millones) ha sido para dar respuesta a la pandemia generada por el COVID-19, de las que el 40% estaban alineadas con el ODS-3 y el 52% con el ODS-2.

GESTIÓN FISCAL RESPONSABLE

TRANSPARENCIA, GESTIÓN RESPONSABLE

Ferrovial se adhirió en 2010 al Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española, extendiendo en 2013 estas recomendaciones a todas sus actividades en el mundo a través de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria. Finalmente, en febrero de 2015, el Consejo de Administración aprobó la Política Fiscal y la Política de Control y Gestión de Riesgos Fiscales de Ferrovial, cumpliendo así con lo establecido en el Artículo 529 ter de la Ley de Sociedades de Capital. Adicionalmente existen diversas normas de procedimiento interno que de manera directa o indirecta están relacionadas con las referidas Políticas.

La **Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria** forma parte de las Políticas de Gobierno Corporativo de Ferrovial, recoge el firme compromiso del Grupo de cumplir con la legislación fiscal aplicable, así como desarrollar las mejores prácticas en esta materia, 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.

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. Estos principios son:

- **Transparencia:** proporcionando toda la información que fuera requerida por las autoridades fiscales en la forma más apropiada. Como consecuencia de este principio Ferrovial se compromete a no utilizar entidades domiciliadas en paraísos fiscales o en otras jurisdicciones no transparentes, salvo cuando la actividad -por ejemplo, un proyecto de Construcción- radique en el territorio de dichas jurisdicciones. En este caso, ofrecerá información a las autoridades competentes de acuerdo con la legislación aplicable.
- **Cumplimiento:** realizando el pago correcto y en plazo de todos los impuestos aplicables, cumpliendo lo que marca la ley en cada país.
- **Profesionalidad:** gestionando los impuestos y sus riesgos por un equipo de profesionales especializado, la Dirección de Asesoría Fiscal, apoyada por asesores externos.
- **Eficiencia:** gestión fiscal coherente con la estrategia de negocio sostenible, maximizando el valor para sus accionistas y tomando en consideración los parámetros adecuados de riesgo.
- **Cooperación:** manteniendo una relación con las autoridades fiscales basada en los principios de transparencia, buena fe y confianza mutua, evitando entrar injustificadamente en conflicto.
- **Sostenibilidad:** estableciendo procedimientos y políticas para gestionar los riesgos fiscales.
- **Participación:** aportando su conocimiento en materia tributaria en los procesos legislativos.
- **Precio de mercado:** en todas las operaciones efectuadas entre las compañías de Ferrovial.

Estos principios 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.

El cumplimiento de estos principios rectores, que 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 el 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

IMPUESTOS
TOTALES* (M€)

1.785

IMPUESTOS
PAGADOS POR
BENEFICIO (M€)

60

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 sobre el efectivo cumplimiento de los compromisos recogidos en el Código de Buenas Prácticas Tributarias, reflejándolo en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. Para más información consultar el apartado 6.6 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

Durante el año 2020 el órgano de compliance tributario, ha sido el Director de Asesoría Fiscal quien evalúa de forma constante que el sistema de gestión implantado es el adecuado para gestionar eficazmente los riesgos tributarios de la organización y que está siendo eficazmente implementado. A su vez informa al órgano de gobierno y a la alta dirección a intervalos planificados y siempre que sea necesario.

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:

1. 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.
2. Detectar, analizar, y realizar el seguimiento de los riesgos y contingencias fiscales.
3. La planificación fiscal de las inversiones y desinversiones efectuadas por el Grupo, recomendando la utilización de estructuras adecuadas y óptimas.
4. Impartir formación a los empleados sobre cuestiones tributarias, así como sobre el Sistema de Control y Gestión de Riesgos Fiscales del grupo.
5. 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 mantiene 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.
6. Adoptar las pertinentes medidas, implantación de sistemas y automatismos que incrementen la seguridad y la eficiencia en la consecución de los objetivos fijados.

7. 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 el 2017 Ferrovial 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 de cualquier operación con anterioridad a su realización.
- 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, 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 efec-

tividad 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 y Link 360: Sistemas de gestión y control de las obligaciones fiscales, a cumplir en todas las jurisdicciones en que Ferrovial desarrolla su actividad.

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 CERTIFICA 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 será revisada y auditada anualmente por AENOR, durante los próximos tres años.

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2020 Y 2019*

Las siguientes tablas reflejan las cantidades pagadas por Ferrovial en 2020 y 2019 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 el 50% de AGS (Reino Unido).

2020 (M€)					2019 (M€)				
Mercado	Impuestos pagados ⁽¹⁾		Impuestos recaudados ⁽²⁾	Total	Mercado	Impuestos pagados ⁽¹⁾		Impuestos recaudados ⁽²⁾	Total
	Impuesto sobre beneficios	Otros impuestos				Impuesto sobre beneficios	Resto		
España	-2	363	388	749	España	15	367	438	819
Reino Unido	-30	151	374	495	Reino Unido	32	167	333	532
Australia ⁽³⁾	0	133	50	183	Australia ⁽³⁾	1	89	264	354
América ⁽⁴⁾	38	32	55	125	América ⁽⁴⁾	80	23	47	150
Polonia	39	36	95	170	Polonia	6	31	150	187
Resto de Europa	15	10	37	62	Resto de Europa	10	8	26	44
Otros (<1%)	0	0	1	1	Otros (<1%)	0	0	0	0
TOTAL	60	725	1.000	1.785	TOTAL	144	685	1.258	2.087

(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.



Aeropuerto de Glasgow, Reino Unido. © José Manuel Ballester

CIBERSEGURIDAD

PROTECCIÓN ANTE LAS AMENAZAS

La información es para Ferrovial un activo estratégico del que todos los empleados son responsables. Se debe garantizar su integridad, confidencialidad y disponibilidad para el óptimo desarrollo de la actividad en todas las líneas de negocio.

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 seguridad y dinamizar su despliegue en todas las unidades de negocio. Asimismo, cada unidad de negocio cuenta con la figura de Local CISO, cuyo cometido es el despliegue del programa de seguridad dentro de su entorno local. Por su parte, el órgano catalizador es el Comité Global de Ciberseguridad, que se reúne de forma periódica para dar seguimiento y continuidad al desarrollo del programa.

El Global CISO reporta directamente al Director General de Sistemas de Información e Innovación, que es miembro del Comité de Dirección. Con carácter periódico, el Global CISO reporta al Comité el estado de la estrategia y del programa de seguridad. Además, es miembro invitado de los Comités de Dirección de los Negocios de Ferrovial, donde se realiza el seguimiento sobre el grado de implantación del programa dentro de sus entornos locales.

Asimismo, con carácter anual o bajo demanda del Consejo de Administración, el Global CISO proporciona información acerca de la estrategia y del programa de seguridad, así como los principales retos y amenazas a los que se enfrenta Ferrovial en este ámbito.

MODELO DE CIBERSEGURIDAD

Ferrovial cuenta con una Política de Seguridad de la Información aprobada por el CEO, de aplicación a todas las unidades de negocio de la compañía, que expresa de forma inequívoca el compromiso de la compañía en este contexto. Se estructura en base a un conjunto de principios que soportan la estrategia de la compañía. Está disponible para todos los empleados y colaboradores en la Intranet y se comunica regularmente a través de diferentes campañas de concienciación y formaciones impartidas en materia de seguridad.

Ferrovial dispone de un modelo de seguridad de la información y ciberseguridad basado en las mejores prácticas del mercado, destacando National Institute of Standards and Technology Cybersecurity Framework (NIST CSF) e ISO 27001 (desde 2011), cuyos objetivos son:

- Disponer de un entorno digital y tecnológico con el nivel de seguridad necesario.
- Garantizar el cumplimiento legal, regulatorio y contractual.
- Gestionar adecuadamente los incidentes de seguridad y proporcionar resiliencia ante los mismos.

- Homogenizar y armonizar la seguridad entre las diferentes unidades de negocio y filiales.
- Facilitar la digitalización, la innovación y la adopción de nuevas tecnologías como soporte al negocio.
- Facilitar oportunidades de negocio y procesos de licitación.
- Establecer colaboraciones estratégicas y en materia de seguridad.

El modelo se fundamenta en un conjunto de capacidades de ciberseguridad basadas en los principios del NIST: Identificar, Proteger, Detectar, Responder y Recuperar todos los activos necesarios para poder realizar la actividad de negocio de Ferrovial.

Desde 2019, la Dirección de Seguridad de la Información está impulsando un nuevo plan estratégico que tiene como objetivo dotar de capacidades de seguridad avanzadas y reforzar las ya existentes. Las iniciativas del plan están en curso y se espera que se hayan completado a principios del año 2022.

CULTURA

Ferrovial aspira a conseguir que los empleados se conviertan en la primera línea de defensa ante potenciales eventos de seguridad, apoyando la generación de cultura de ciberseguridad dentro de la compañía. Por ello, la compañía cuenta con un programa de concienciación en materia de ciberseguridad que ha desplegado por toda la organización. Bajo el lema, “Ser consciente, te hace seguro”, comprende diversas iniciativas entre las que destaca la formación obligatoria en materia de ciberseguridad y otras acciones formativas, presenciales y online, en la intranet y el correo electrónico; campañas preventivas contra diversas amenazas (*phishing*, *CEO fraud*, *ransomware*); y simulacros contra *phishing*, *vishing* y *smishing*, entre otros.

Cabe destacar que los empleados que realizan su actividad dentro de la Dirección de Seguridad de la Información cuentan con objetivos específicos en materia de ciberseguridad dentro de su evaluación anual de desempeño. Por otro lado, todos los empleados están obligados a observar las políticas de seguridad de la información o de uso adecuado de medios tecnológicos

RESILIENCIA Y CIBERRESILIENCIA

Ferrovial dispone de un proceso general de gestión de incidentes de seguridad y ciberseguridad. El proceso está instanciado mediante capacidades de detección de amenazas y eventos potencialmente maliciosos en diferentes ámbitos, equipos de respuesta, contención y erradicación, así como de recuperación en caso de ser necesario.



CPD Telefónica, Madrid, España.

La operativa descrita está formalizada en un conjunto de políticas y procedimientos internos.

Tal y como se establece en el procedimiento de gestión de incidentes de seguridad, todos los empleados y colaboradores de Ferrovial están obligados a notificar cualquier evento sospechoso o potencialmente malicioso en los sistemas de información de Ferrovial, existiendo diferentes mecanismos para su notificación. De igual manera, los proveedores que trabajan con Ferrovial están obligados con carácter contractual a informar de cualquier incidente que pueda afectar a activos de la compañía.

Cabe destacar que las ciberamenazas son uno de los riesgos considerados en el mapa de riesgos corporativos. Puede consultarse una descripción detallada del mismo, su impacto potencial y las medidas de control implementadas en el apartado de riesgos de este informe.

Recuperación ante ciberataques

Ferrovial dispone de Planes de Contingencia y Planes de Recuperación para responder y recuperarse ante eventos potencialmente disruptivos. Existe un Protocolo de Gestión de Crisis cuya instanciación desencadena la participación de diferentes direcciones y áreas dentro de Ferrovial conforme a los protocolos establecidos por parte de cada una de ellas.

Se han identificado los procesos y activos clave para la actividad de negocio, esta relación se actualiza con carácter periódico. Los planes de recuperación se han establecido para garantizar la disponibilidad de recursos necesarios y recuperarse en los tiempos y formas determinados por las unidades de negocio, conforme a la criticidad determinada por estas.

Además, la compañía cuenta con una póliza de seguro ciber que cubre ante eventuales eventos disruptivos y ciber incidentes que

puedan acontecer en el contexto de la actividad de negocio.

VERIFICACIÓN EXTERNA Y ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD

Ferrovial somete sus sistemas de seguridad de la información a revisiones continuas por parte de terceros independientes con el objetivo de determinar aspectos de mejora y vulnerabilidades. El objetivo es garantizar la mejora continua del programa de ciberseguridad, sus capacidades y sus recursos. Con carácter anual se realizan diferentes auditorías y revisiones de seguridad entre las que destacan:

- Auditorías asociadas a la certificación ISO 27001.
- Auditorías de sistemas en el contexto de la auditoría de estados financieros.
- Auditorías realizadas por parte de la función de Auditoría Interna.
- Revisiones de seguridad ad-hoc de diversas tipologías y con diferentes alcances, conforme a planificación anual (*Red Team, Test Intrusion, GRC, etc.*).
- Realización de ejercicios recurrentes de Compromise Assessment combinado con ejercicios de *threat hunting*, con el objeto de detectar potenciales ataques no detectados por los sistemas de correlación de eventos.
- Revisiones de vulnerabilidades en los *data center*, en los perímetros y en los entornos *cloud*.
- Revisiones de controles anuales sobre los proveedores críticos de la Dirección General de Sistemas de Información e Innovación.
- Revisión de *rating* de ciberseguridad mediante servicio de mercado especializado.
- Participación en ciber-ejercicios.
- Simulaciones de crisis.
- Campañas de valoración de controles anuales (modelo de seguridad, SCIF, Modelo de Prevención de Delitos).



1.5 RIESGOS

Riesgos



RIESGOS

ANTICIPANDO PROBLEMAS

La gestión eficaz del riesgo proporciona ventajas competitivas que permiten afrontar los retos de un mercado en constante evolución.

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.

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO. FERROVIAL RISK MANAGEMENT

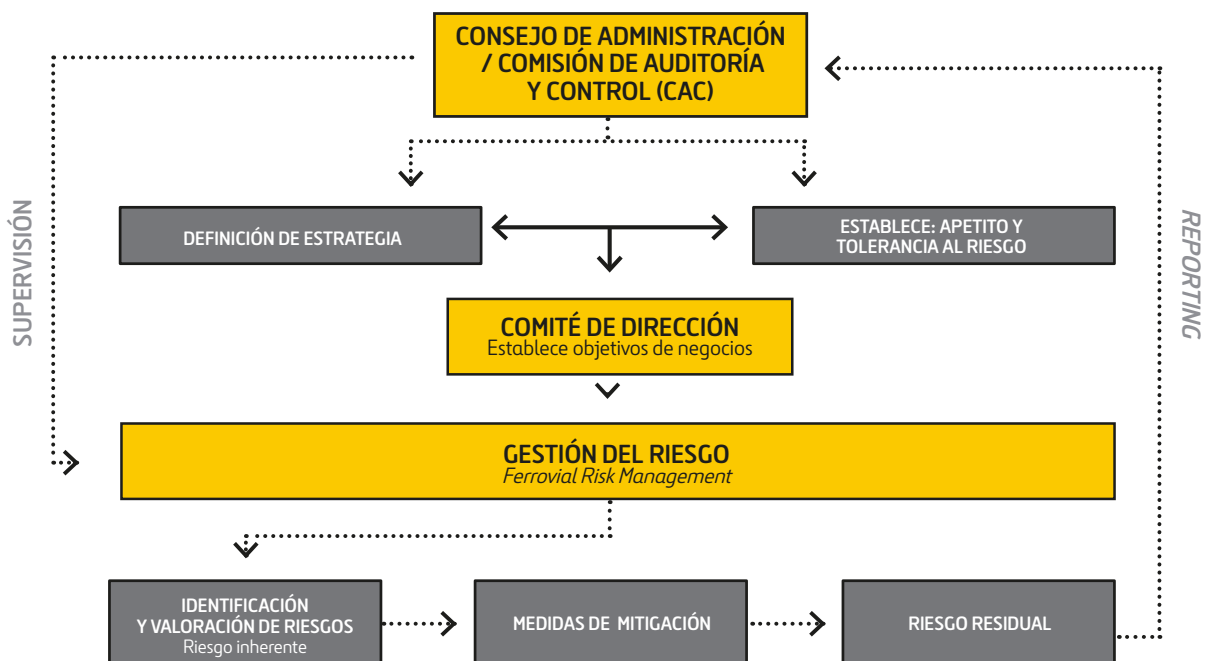
Con el objeto de detectar con la suficiente antelación los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos de negocio, la compañía dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado *Ferrovial Risk Management (FRM)*, gestionado por la Dirección

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 gestión y de protección más idóneas según la naturaleza y ubicación del riesgo.

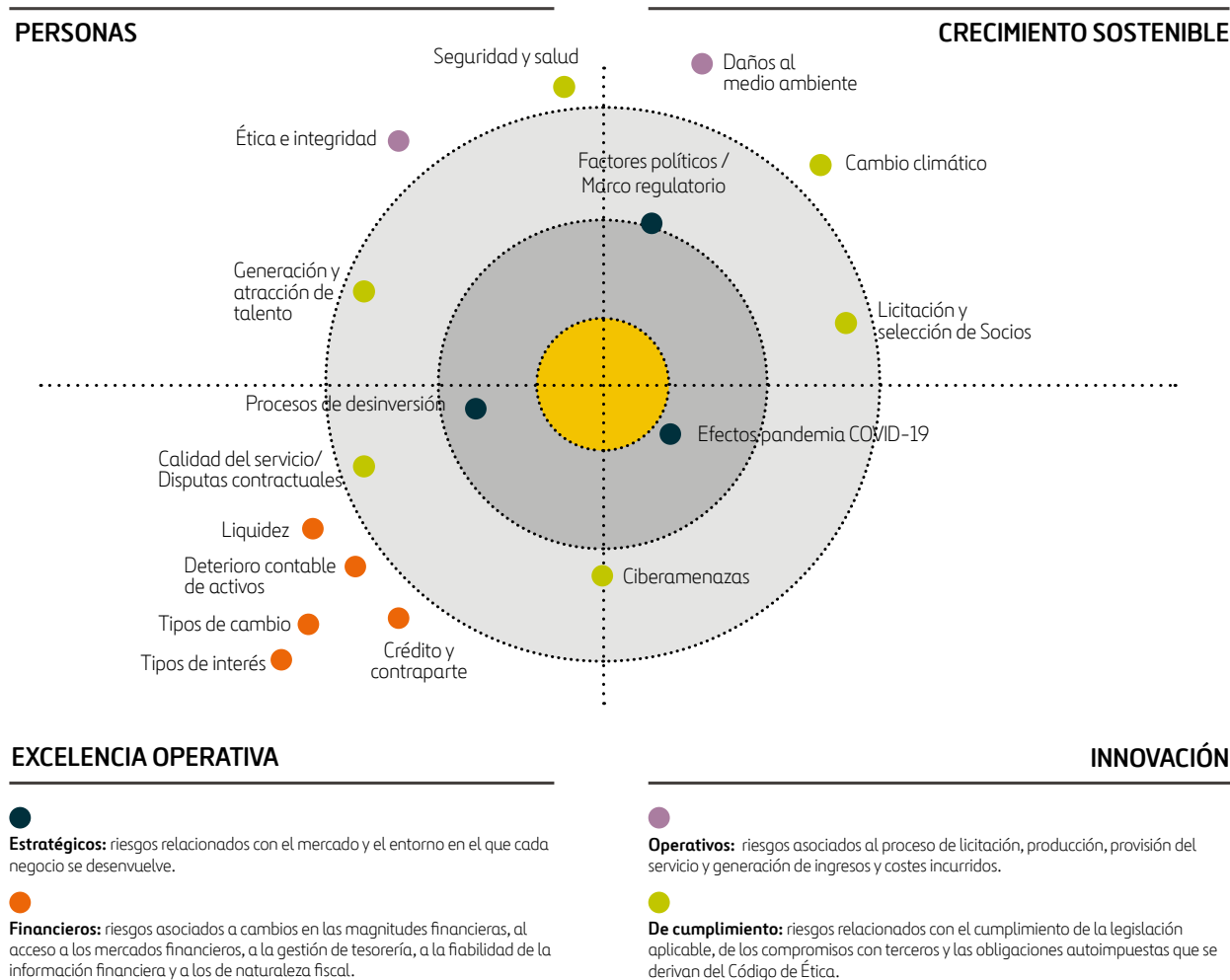
Para cada evento de riesgo identificado se realizan dos valoraciones: una inherente, anterior a las medidas específicas de control implantadas para mitigar el riesgo, y otra residual, después de implantar medidas específicas de control.

FERROVIAL RISK MANAGEMENT



PRINCIPALES RIESGOS

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



Nota aclaratoria: la mayor proximidad al punto central del diagrama indica una mayor gravedad relativa. Los eventos de riesgo que amenazan a varias prioridades estratégicas se han colocado en el cuadrante con mayor impacto relativo.

EXCELENCIA OPERATIVA

- **Estratégicos:** riesgos relacionados con el mercado y el entorno en el que cada negocio se desenvuelve.
- **Financieros:** riesgos asociados a cambios en las magnitudes financieras, al acceso a los mercados financieros, a la gestión de tesorería, a la fiabilidad de la información financiera y a los de naturaleza fiscal.

INNOVACIÓN

- **Operativos:** riesgos asociados al proceso de licitación, producción, provisión del servicio y generación de ingresos y costes incurridos.
- **De cumplimiento:** riesgos relacionados con el cumplimiento de la legislación aplicable, de los compromisos con terceros y las obligaciones autoimpuestas que se derivan del Código de Ética.

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
EFFECTOS PANDEMIA COVID-19 (VER IMPACTOS Y NUEVO ESCENARIO COVID-19 PÁGINAS 42-43)	<p>Las medidas restrictivas de la movilidad implantadas por las autoridades nacionales e internacionales para hacer frente a los graves efectos de la pandemia sobre la salud de las personas (cierres de fronteras, confinamientos, limitaciones de movilidad parciales, etc.) han tenido un efecto adverso en la economía mundial, contrayendo la actividad y reduciendo la renta de los individuos, lo que ha impactado negativamente en los márgenes y los flujos de los proyectos de infraestructuras dependientes de la movilidad gestionados por Ferrovial (autopistas y aeropuertos).</p> <p>La incertidumbre sobre la evolución y la duración de la pandemia, así como los efectos de esta sobre los hábitos de movilidad a medio y largo plazo, y sobre la necesidad de proporcionar una movilidad segura, dibujan un escenario de riesgo incierto para el cumplimiento de los objetivos estratégicos de Ferrovial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad y salud de los empleados. • Reducciones de márgenes y flujos en los proyectos de infraestructura en operación. • Incumplimientos contractuales con terceros. • Reducción de oportunidades de negocio. • Paralizaciones, retrasos o suspensiones de los procesos de licitación. • Tensiones de liquidez. • Potencial incumplimiento de <i>covenants</i> financieros. • Impacto negativo en la valoración de los activos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Medidas de protección de seguridad y salud de los empleados, siguiendo las recomendaciones de las autoridades sanitarias. • Creación de un comité específico de seguimiento de la pandemia y su impacto sobre los empleados. • Medidas para preservar la liquidez a corto/medio plazo. • Negociación de <i>waivers</i> financieros con acreedores. • Planes de optimización de Opex y Capex. • Utilización de instrumentos de suspensión temporal de empleo. • Uso de garantías contractuales y cobertura de seguros. • Monitorización constante de los planes de negocio, análisis de escenarios y anticipación de riesgos.

EVENTO DE RIESGO	DESCRIPCIÓN	IMPACTO POTENCIAL	MEDIDAS DE CONTROL
PROCESOS DE DESINVERSIÓN	<p>En diciembre de 2018, Ferrovial decidió iniciar el proceso de venta de los activos vinculados a su división de Servicios. El proceso se ha visto retrasado, en parte por los efectos de la pandemia COVID-19 sobre la actividad económica, poniendo en riesgo el cumplimiento de los objetivos de venta y el valor de los activos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Retrasos en la desinversión. Empeoramiento de la situación financiera de potenciales compradores y, por tanto, de las oportunidades de venta. Reducción de expectativas de valor. 	<ul style="list-style-type: none"> Búsqueda activa de oportunidades de venta. Medidas de generación de valor en los activos.
FACTORES POLÍTICOS MARCO REGULATORIO	<p>Algunos de los activos de Ferrovial están sujetos a regulación específica de la actividad. El incremento de políticas proteccionistas en algunas de las áreas en las que Ferrovial opera, unido a la situación general de contracción económica puede llevar a cambios regulatorios o no concesión de permisos o autorizaciones, que impacten negativamente en la gestión de los activos y en sus planes de desarrollo, y en la licitación de nuevos proyectos.</p> <p>En el caso del Aeropuerto de Heathrow, la negociación del próximo periodo regulatorio, unido a la incertidumbre sobre la expansión del aeropuerto, ponen en riesgo el cumplimiento de los objetivos de negocio. Por otro lado, el inicio de la negociación del próximo periodo regulatorio supone una oportunidad para mejorar el valor del activo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Cumplimiento de los planes de desarrollo de los activos. Reducción de los procesos de licitación de proyectos en los que Ferrovial dispone de ventajas competitivas (P3). Impacto en los flujos del proyecto y por tanto en su liquidez a corto/medio plazo. 	<ul style="list-style-type: none"> Vigilancia permanente de los procesos regulatorios y legislativos que pudieran afectar a las actividades. Monitorización de los movimientos políticos que se puedan producir, con objeto de anticipar con suficiente antelación posibles cambios. Negociación activa de los nuevos marcos de regulación.
CIBERAMENAZAS (VER CIBERSEGURIDAD, PÁGINAS 102-103)	<p>Las infraestructuras que Ferrovial opera están expuestas a riesgos asociados a los agentes de amenaza existentes en el ciberespacio (mafias, agencias gubernamentales, hacktivistas, <i>insiders</i>, etc.) que pueden comprometer la seguridad y la normal operación de los activos a través de ciberataques de diversa índole.</p> <p>En diciembre de 2020, Amey, la filial británica de servicios de Ferrovial, fue víctima de un ciberataque de ransomware procedente de agencias gubernamentales hostiles que también afectó a otras grandes compañías de Reino Unido. El caso requirió de la activación de los protocolos de contención, respuesta, recuperación y lecciones aprendidas definidos por la compañía, lo que permitió aislar el incidente en el ámbito local de Amey, sin producirse afectación en el resto de negocios y actividades de Ferrovial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Degradación o imposibilidad de la operación de los activos. Pérdida o robo de <i>know-how</i> y/o propiedad intelectual e industrial. Pérdida económica por los costes de recuperación de la actividad. Sanciones por incumplimientos regulatorios y/o contractuales. Daños en la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> Modelo Global de Seguridad, certificado ISO 27001, auditado anualmente. Evaluación periódica de controles de seguridad desplegados en la organización. Establecimiento de un Comité de Seguridad Global. Coberturas de seguro con cobertura ante ciber incidentes de diversa índole.
LICITACIÓN DE PROYECTOS Y ELECCIÓN DE SOCIOS	<p>Ferrovial participa en procesos de licitación de grandes proyectos de infraestructura altamente competitivos y con largos periodos de maduración hasta la adjudicación. El éxito en estos procesos requiere 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> <p>En este contexto, Ferrovial está expuesta al riesgo de comisión de errores de estudio y de elección de socios y suministradores idóneos, con un potencial impacto sobre los objetivos de rentabilidad establecidos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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"> Procedimiento de aprobación de inversiones, por el que se evalúan y ponderan los riesgos más relevantes para cada proyecto. Implantación de un nuevo proceso de estudio de ofertas que prima el análisis de precios y la elección de socios y suministradores idóneos. Potenciación de los acuerdos con suministradores previos a la adjudicación.
CALIDAD DEL SERVICIO / DISPUTAS CONTRACTUALES (VER CALIDAD, PÁGINAS 84-85)	<p>La estrategia de Ferrovial está enfocada hacia proyectos técnicamente complejos en cuyo desarrollo pueden aparecer numerosos factores de riesgo, a veces, de difícil previsión que pueden generar conflictos y disputas con terceros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Incumplimiento de niveles de calidad acordados. Plazos de entrega comprometidos. Disputas contractuales con terceros. Daños a la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> Sistemas de gestión de calidad por negocio (ISO 9001). Indicadores de niveles de calidad en la ejecución de los proyectos y de la prestación de los servicios. Plan de auditorías establecido.
GENERACIÓN Y ATRACCIÓN DE TALENTO (VER PERSONAS, PÁGINA 76-77)	<p>La concentración de oportunidades de negocio en determinadas áreas geográficas en las que Ferrovial opera incrementa la competencia y genera una fuerte demanda de profesionales cualificados, por lo que se dificulta la atracción, generación y retención del talento necesario para desarrollar los planes de negocio.</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.). 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de identificación y potenciación del talento en la organización. Potenciar la exploración de los mercados locales. Plan de sucesión de puestos claves.

EVENTO DE RIESGO	DESCRIPCIÓN	IMPACTO POTENCIAL	MEDIDAS DE CONTROL
SEGURIDAD Y SALUD (VER SEGURIDAD Y SALUD, PÁGINAS 78-80)	<p>La naturaleza de las actividades de Ferrovial la exponen al riesgo de accidentes que pueden causar daños en las personas y en las operaciones de la compañía.</p> <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>	<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 COVID-19) acordes a las actividades que se realizan y a las características de los centros de trabajo. • Formación continuada en seguridad y salud para empleados. • Plan de auditoría de los sistemas de gestión de seguridad y salud. • Coberturas de responsabilidad civil y profesional.
CAMBIO CLIMÁTICO (VER MEDIO AMBIENTE/APARTADO RIESGOS Y OPORTUNIDADES, PÁGINA 90)	<p>Exposición a los riesgos derivados del cambio climático. Por un lado, a los eventos climáticos extremos que pueden afectar a las infraestructuras y, por otro, a los efectos económicos (incremento del coste de las materias primas) y tecnológicos derivados de los cambios regulatorios destinados a reducir los gases contaminantes (incremento de tasas a los combustibles fósiles, precios de las emisiones de GEI, nuevas modalidades de transporte con impacto en el plan de negocio de los proyectos, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños físicos de las infraestructuras e interrupción de las operaciones. • Disminución de la productividad en condiciones climáticas extremas. • Aumento de las primas de cobertura. • Incremento de los precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles. • Pago por las emisiones producidas o incorporación de actividades dentro del mercado de derechos de emisión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso de identificación y valoración de los riesgos derivados del cambio climático con el objeto de anticiparlos con la suficiente antelación para poner en marcha programas de remediación y adaptación al nuevo entorno. • Herramientas de control y monitorización.
DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE (VER MEDIO AMBIENTE, PÁGINA 90)	<p>Las actividades que desarrolla Ferrovial están expuestas, por su naturaleza, a la comisión de acciones que pueden dañar el medio ambiente y el entorno natural en el que se desarrollan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños físicos y estructurales del entorno donde la compañía trabaja. • Interrupción de las operaciones. • Responsabilidad civil y penal de la persona jurídica y persona física. • Daños a la reputación corporativa 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de gestión ambiental certificado (ISO 14001), auditado anualmente. • Política de aseguramiento con coberturas y límites de indemnización que cubren las responsabilidades por riesgos de accidentes medioambientales. • Medios digitales para garantizar el conocimiento y cumplimiento con la legislación y normativa técnica.
INTEGRIDAD (VER INTEGRIDAD, PÁGINAS 86-87)	<p>Las actividades de Ferrovial están expuestas a la comisión de actos por parte de empleados, con o sin ayuda de terceros, que pueden suponer un incumplimiento de los principios exigidos de integridad, transparencia y respeto a la legalidad y a los derechos humanos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilidad penal de la persona jurídica y de la persona física. • Reducción de oportunidades de negocio por incumplimiento de requerimientos éticos. • Daños a la reputación corporativa. 	<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 para combatir el delito y en concreto la corrupción.
RIESGOS FINANCIEROS	<p>Riesgos asociados a cambios en las magnitudes financieras y de contraparte, al acceso a los mercados financieros, a la gestión de tesorería, a la fiabilidad de la información financiera y a los de naturaleza fiscal.</p> <p>En la nota 54 de las Cuentas Anuales se detallan los riesgos financieros y su tratamiento.</p>	<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"> • Evaluación y gestión activa de la exposición al riesgo de las principales variables financieras: liquidez, contraparte, tipo de interés, tipo de cambio, precio de la acción. Dicho análisis se realiza distinguiendo las políticas aplicadas en sociedades de proyectos de infraestructuras del resto de sociedades, en aquellos casos en los que dicha diferencia es relevante.

Adicionalmente, Ferrovial valora y monitoriza la evolución de **riesgos emergentes** que pudieran tener un impacto relevante a largo plazo en el negocio, principalmente aquellos con un potencial impacto significativo en los patrones de movilidad de los individuos, en la obtención de financiación en los mercados de capitales, en el desarrollo de infraestructuras de transporte y en la seguridad física y digital de los procesos. Entre estos riesgos destaca la financiación sostenible vinculada a criterios no financieros o ESG (ambientales, sociales y de buen gobierno) por su impacto en la disponibilidad de recursos para financiar proyectos y en la rentabilidad de los mismos, así como los riesgos asociados a la transición a una economía baja en carbono y la potencial repercusión de condiciones climáticas extremas sobre la gestión de los activos de la compañía.

Para mitigar estos riesgos emergentes, la compañía ha desarrollado un nuevo Plan Estratégico de Sostenibilidad, con objetivos ambientales y sociales, y está realizando un ejercicio de análisis de categorización de sus actividades para identificar aquellas que contribuyen sustancialmente al crecimiento sostenible y a una economía climáticamente neutra.

Por último, cabe señalar que el incremento de la tensión comercial a nivel mundial y las medidas proteccionistas que se están poniendo en práctica están impactando negativamente sobre el comercio mundial, los mercados de capitales y el entorno regulatorio. En este contexto de incertidumbre socioeconómica, la relevancia de algunos riesgos que actualmente se consideran como poco probables puede verse incrementada.



Autopista LBJ Express, Texas, Estados Unidos. © José Manuel Ballester

1.6

GOBIERNO CORPORATIVO

112 Gobierno Corporativo
116 Retribuciones
118 Consejo de Administración
120 Comité de Dirección



GOBIERNO CORPORATIVO

DIVERSIDAD E INDEPENDENCIA

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 (57 de las 59 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 junio de 2020 en el Código de Buen Gobierno, y de los principales términos del proyecto de ley de modificación de la normativa española para incorporar la directiva de fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas de sociedades cotizadas.

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

- La modificación de su Reglamento para incorporar a la normativa interna varias de las recomendaciones de buen gobierno modificadas.
- Una nueva Política de comunicación de información corporativa, financiera y no financiera, y de comunicación y contactos con accionistas e inversores institucionales.
- La modificación de la Política de selección del Consejo de Administración.
- La modificación del Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores, con el fin de recoger los últimos cambios introducidos en la Ley del Mercado de Valores y adaptar la política de autocartera.

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 mate-

rias que se le hayan atribuido legal o estatutariamente.

La reunión de la Junta General Ordinaria de Accionistas se celebró el 17 de abril de 2020 en segunda convocatoria. Debido a la declaración del estado de alarma el 14 de marzo de 2020, provocado por la crisis sanitaria derivada de la expansión en España de la COVID-19, el Consejo de Administración acordó, de acuerdo con la legislación vigente, celebrar la Junta General Ordinaria por vía exclusivamente telemática. Asimismo, acordó ampliar los medios con los que contaron los accionistas para ejercer sus derechos de participación a distancia, tal y como se detalló en el anuncio complementario al de convocatoria de la Junta debidamente publicado.

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 promueve la continuidad y la maximización del valor económico de la empresa.

Está compuesto por 12 miembros, lo que facilita un funcionamiento eficaz y participativo. Su reelección se produce cada tres años, frente al máximo de cuatro que marca la normativa societaria. Ello permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.

En 2020, el Consejo ha celebrado un total de ocho sesiones, con una duración media de 6 horas y 15 minutos por reunión. Todos los Consejeros han asistido personalmente a las ocho reuniones. Adicionalmente, el 11 de febrero, 30 de marzo, 7 de junio y 29 de

EVALUACIÓN EXTERNA DEL CONSEJO

6

años consecutivos

DERECHOS DE VOTO EN PODER DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

31,04%

CONSEJERO COORDINADOR

1

INDEPENDIENTES

58,33%

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

REELECCIÓN CONSEJEROS

3

años

octubre de 2020 el Consejo de Administración adoptó acuerdos por escrito y sin sesión.

El Consejo evalúa anualmente la calidad y eficiencia de su funcionamiento y el de sus Comisiones, contando para ello, por sexto año consecutivo, con el auxilio de un consultor externo de reconocido prestigio, tal y como se detalla en el IACC, donde se da cuenta igualmente de las relaciones de dicho consultor con Ferrovial. Como resultado del ejercicio de evaluación, el Consejo ha convenido, entre otras cuestiones, continuar reforzando su trabajo en la estrategia a largo plazo y avanzar en la transformación digital del Grupo.

ASUNTOS TRATADOS EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Anualmente, 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 2020 (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).
- Informes de las divisiones de negocio y áreas corporativas
- Presupuesto anual y revisiones del Presupuesto del ejercicio en curso.
- Seguridad y salud (se revisa en cada sesión del Consejo por la relevancia de esta materia para la Sociedad).
- Políticas fiscales seguidas por la compañía durante el ejercicio.
- Estrategia.
- Garantías otorgadas por las sociedades matrices del grupo.
- Programa de cumplimiento.
- Tecnología e Innovación.
- Ciberseguridad.
- Sostenibilidad.
- Análisis del accionariado y percepción de inversores y analistas sobre Ferrovial.
- Composición del Consejo y de la Alta Dirección.
- Programa Ferrovial Dividendo Flexible.
- Ejecución del programa de recompra de acciones dirigido a reducir el capital social.
- Evaluación anual del Consejo y sus Comisiones.
- Remuneración de los Consejeros.
- Supervisión del impacto de la crisis sanitaria derivada de la propagación de la COVID-19.

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 tres 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 negocios, así como a la situación de los asuntos más relevantes. Igualmente, ha aprobado aprueba las operaciones de su competencia en cuanto órgano delegado del Consejo de Administración.

Comisión de Auditoría y Control

Está compuesta por cuatro Consejeros Externos, siendo tres de ellos 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.

A continuación, se describen las principales funciones, distintas de las atribuidas por ley, que suponen la adopción de recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas:

- Supervisar y evaluar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera y no financiera, y velar por que las cuentas anuales que el Consejo presente a la Junta General se elaboren de conformidad con la normativa contable.
- Ser informada de las operaciones de modificaciones estructurales y corporativas que proyecte realizar la Sociedad, informando previamente al Consejo de Administración sobre sus condiciones económicas y su impacto contable y en especial, en su caso, sobre la ecuación de canje propuesta.
- Asegurar que la Sociedad y el auditor de cuentas respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos de la auditoría, los límites a la concentración de negocio del auditor y, en general, las demás normas sobre independencia del auditor de cuentas.
- Velar por que la retribución del auditor de cuentas no comprometa su calidad ni independencia.
- Recibir información periódica sobre las actividades de la Dirección de Auditoría Interna y velar por su independencia. Aprobar la orientación y su plan de trabajo anual, asegurándose de que su actividad esté enfocada principalmente en los riesgos relevantes (incluidos los reputacionales), ser informada de su ejecución, incluidas las incidencias y limitaciones a su alcance, así como de los resultados y el seguimiento de sus recomendaciones.
- Establecer y supervisar un sistema que permita a los empleados y otras personas relacionadas con la Sociedad (Consejeros, accionistas, proveedores, contratistas) comunicar, de forma confidencial y anónima, irregularidades de potencial trascendencia inclu-

yendo las financieras y contables o de cualquier otra índole, que se adviertan en el seno de Ferrovial.

- Supervisar y evaluar los sistemas de control y gestión de los riesgos financieros y no financieros de Ferrovial, incluyendo los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos y reputacionales o relacionados con la corrupción.
- Supervisar el cumplimiento de la normativa interna de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores y hacer propuestas para su mejora, velando por que la cultura corporativa esté alineada con su propósito y valores.
- Evaluar periódicamente la efectividad del programa de cumplimiento y las propuestas de actualización que la Dirección de Cumplimiento eleva al Consejo para su mejora continua, y velar por que dicha Dirección cuente con los medios y capacitación para el desempeño de sus funciones.
- Velar por que las políticas y sistemas establecidos en materia de control interno se apliquen de modo efectivo en la práctica.

La Comisión ha celebrado durante 2020 cinco reuniones, habiendo asistido a todas ellas la totalidad de sus miembros. 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 de Auditoría y Control tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones 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.

A continuación se describen sus principales competencias, distintas de las atribuidas por ley, que suponen la adopción de recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas:

- Proponer las condiciones básicas de los contratos de la Alta Dirección.
- Asegurar que los Consejeros No Ejecutivos tienen suficiente disponibilidad de tiempo para el correcto desarrollo de sus funciones.
- Comprobar la observancia de la política retributiva establecida por la Sociedad.
- Verificar la información sobre remuneraciones de los Consejeros y Altos Directivos contenida en los distintos documentos corporativos, incluido el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.
- Velar por que los eventuales conflictos de interés no perjudiquen la independencia del asesoramiento prestado a la Comisión.
- Informar sobre el nombramiento de los miembros que deban formar parte de las Comisiones, teniendo en cuenta los conocimientos, aptitudes y experiencia de los Consejeros y los cometidos de cada Comisión.

La Comisión ha celebrado durante 2020 seis reuniones, habiendo asistido a todas ellas la totalidad de sus miembros, salvo en una sesión en la que uno de los miembros de la Comisión no asistió. 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. También existe información detallada sobre la actividad de la Comisión en el ámbito retributivo en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros, disponible en www.ferrovial.com. La Comisión de Nombramientos y Retribuciones tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones de la Guía Técnica de la CNMV sobre comisiones de nombramientos y retribuciones.

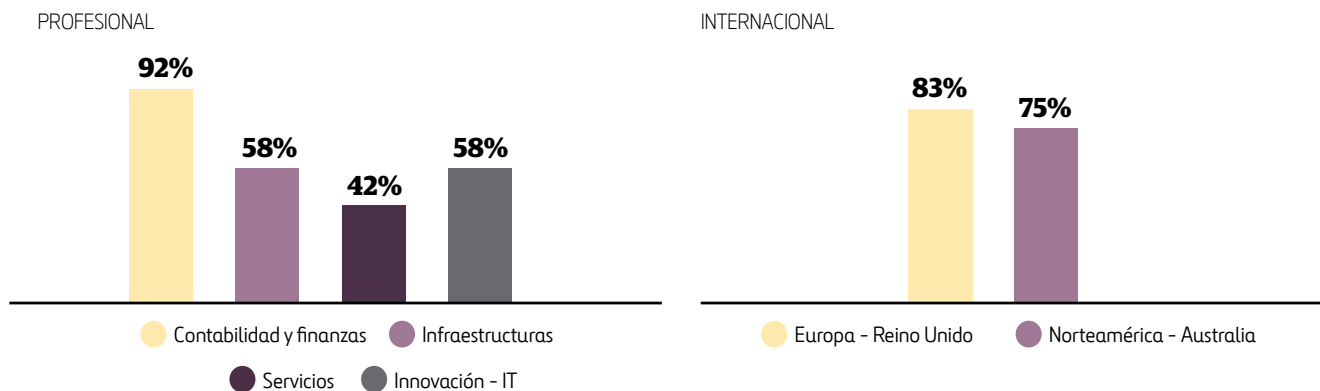
DETALLE DE LA ASISTENCIA AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y A LAS COMISIONES

	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	COMISIÓN EJECUTIVA	COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CONTROL	COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES
NÚMERO DE REUNIONES EN EL EJERCICIO 2020	8	6	5	6
RAFAEL DEL PINO Y CALVO-SOTELO	8/8	6/6		
ÓSCAR FANJUL MARTÍN	8/8	6/6	5/5	
IGNACIO MADRIDEJOS FERNÁNDEZ	8/8	6/6		
MARÍA DEL PINO Y CALVO-SOTELO	8/8	6/6		
SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA	8/8		5/5	6/6
JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO MANS	8/8	6/6		6/6
JOAQUÍN DEL PINO Y CALVO-SOTELO	8/8			
PHILIP BOWMAN	8/8		5/5	
HANNE BIRGITTE BREINBJERG SØRENSEN	8/8			5/6
BRUNO DI LEO	8/8			6/6
JUAN HOYOS MARTÍNEZ DE IRUJO	8/8	6/6		
GONZALO URQUIJO FERNÁNDEZ DE ARAOZ	8/8		5/5	

CARGO		RAFAEL DEL PINO	ÓSCAR FANJUL	IGNACIO MADRIDEJOS	MARÍA DEL PINO	SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA	JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO	JOAQUÍN DEL PINO	PHILIP BOWMAN	HANNE SØRENSEN	BRUNO DI LEO	JUAN HOYOS (Consejero Coordinador)	CONZALO URQUIJO
CARGO		Presidente	Vicepresidente	Consejero Delegado	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal
Consejo de Administración	Ejecutivo	✓		✓									
	Dominical	✓			✓			✓					
	Independiente		✓				✓		✓	✓	✓	✓	✓
	Otros Externos					✓							
Comisiones	Comisión Ejecutiva	✓P	✓	✓	✓		✓					✓	
	Comisión de Auditoría y Control		✓P			✓			✓				✓
	Comisión de Nombramientos y Retribuciones					✓	✓P			✓	✓		
Participación en el capital social	% capital directo e indirecto	20,265	0,005	0,009	8,143	0,003	0,024	2,550	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000
Otros datos	Fecha de primer nombramiento	9/1/1992	31/7/2015	30/9/2019	29/9/2006	30/5/2008	3/12/2009	29/10/2015	29/7/2016	5/4/2017	25/9/2018	2/10/2019	19/12/2019
	Nacionalidad	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	AUSTRALIANA	DANESA	PERUANA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA
	Cargos como consejero en otras entidades cotizadas	0	2	0	0	1	0	0	2	4	1	0	1
	Edad	62	71	55	64	62	73	59	68	55	63	68	59

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 2021.

FORMACIÓN Y EXPERIENCIA DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO

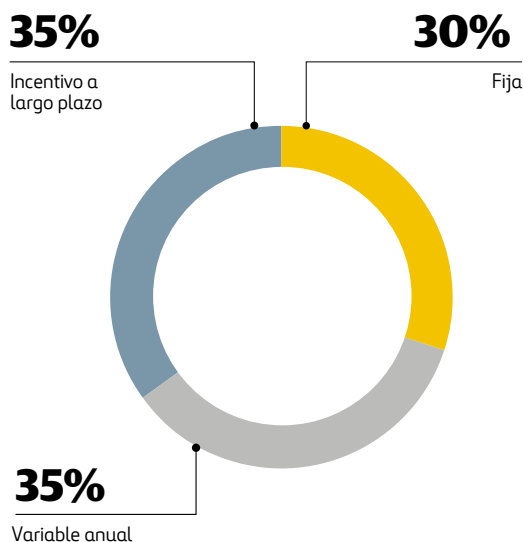


RETRIBUCIONES

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



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

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.
- Atracción y retención de los mejores profesionales.
- Competitividad externa en la fijación de las remuneraciones.
- Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad.
- Logro de objetivos de acuerdo con la Política de Gestión de Riesgos.
- Mantenimiento de un equilibrio razonable entre los distintos componentes de la retribución fija (corto plazo) y variable (anual y largo plazo).
- Transparencia.

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 tanto nacionales como 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 2020

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. Pueden ser objetivos cuantitativos o cualitativos.

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.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS (MILES DE €)*	FIJA	VARIABLE	PLANES DE ACCIONES	OTROS ⁽¹⁾	TOTAL 2020	TOTAL 2019
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.405	1.620	1.602	8	4.635	4.168
Ignacio Madridejos Fernández ⁽²⁾	937	810	0	4	1.751	1.100
TOTAL	2.342	2.430	1.602	12	6.386	5.268

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos.

(1) Primas seguro de vida.

(2) Durante 2020, se ha imputado a D. Ignacio Madridejos, la cantidad de 8 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

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.

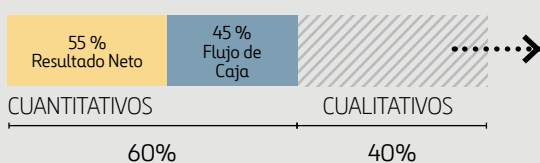
Los objetivos cuantitativos están compuestos por métricas que garantizan el adecuado balance entre los aspectos financieros y operativos de la gestión de la Sociedad. Los objetivos cualitativos están vinculados a la evaluación del desempeño individual de los Consejeros Ejecutivos.

MEDIDAS EXCEPCIONALES DEBIDO A LA COVID-19

El Consejo de Administración acordó una reducción del 20%, desde el 7 de abril y hasta el 31 de julio de 2020, tanto de la retribución fija del Presidente Ejecutivo y Consejero Delegado por el desempeño de sus funciones ejecutivas, como de la asignación fija y complementaria prevista en el sistema de remuneración de todos los Consejeros en su condición de tales.

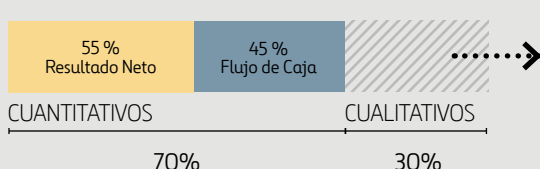
COMPONENTES DE LA RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL

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.
 - 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.

b) Planes de Incentivo a largo plazo vigentes

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 2020)		% PAGO
FLUJO DE CAJA DE ACTIVIDAD (50%) ⁽¹⁾		
Máximo	≥977 M€	50%
Mínimo	≤663 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 IBEX35.

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.

REMUNERACIÓN DE LA ALTA DIRECCIÓN

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (MILES DE EUROS)	2020	2019
Retribución fija	5.317	4.714
Retribución variable	3.657	3.202
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	4.528	3.090
Otros ⁽¹⁾	47	53
Otros ⁽²⁾	2.291	0
TOTAL	15.840	11.059

(1) Primas seguro de vida/Consejos en otras sociedades filiales.

(2) Desvinculación de dos 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.
- Otra información:
D. Rafael del Pino tiene una participación de control en el accionista Rijn Capital B.V.

ÓSCAR FANJUL

Vicepresidente Externo Independiente

- Catedrático de Teoría Económica en excelencia.
- Consejero de Ferrovial desde 2015.
- Vicepresidente de Omega Capital. Vicepresidente no ejecutivo de LafargeHolcim; Consejero de Marsh & McLennan Compa-

nies. Patrono del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Banco de España) y del Aspen Institute (España).

- Ha sido Presidente fundador y Consejero Delegado de Repsol; Presidente de Hidroeléctrica del Cantábrico; Presidente no ejecutivo de NH Hoteles y de Deoleo; Consejero de Acerinox, Unilever, BBVA, London Stock Exchange y Areva.

IGNACIO MADRIDEJOS

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).

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 Pactio Gestión, SGIC, 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.

01/ Rafael del Pino - **02/** Ignacio Madridejos - **03/** María del Pino - **04/** Santiago Fernández Valbuena - **05/** José Fernando Sánchez-Junco - **06/** Joaquín del Pino - **07/** Óscar Fanjul - **08/** Philip Bowman - **09/** Hanne Sørensen - **10/** Bruno Di Leo - **11/** Juan Hoyos - **12/** Gonzalo Urquijo



SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA
Otro Externo

- Licenciado en Económicas (Universidad Complutense de Madrid) y Doctor (PhD) y Máster en Economics por la Northeastern University de Boston.
- Consejero de Ferrovial desde 2008.
- Presidente no ejecutivo del Consejo de Administración de AEDAS Homes, S.A.; Vicepresidente no ejecutivo de EBN Banco de Negocios y Consejero de Mapfre Brasil y de Mapfre Internacional.
- Ha sido Presidente de Telefónica Latinoamérica; Consejero y Director General de Estrategia, Finanzas y Desarrollo de Telefónica; Director General de Sociétés Générale Valores y Director de Bolsa en Beta Capital; Profesor Titular de Economía Aplicada en la Universidad Complutense y Profesor en el Instituto de Empresa.

JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO
Externo Independiente

- 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 y Consejero 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.

JOAQUÍN DEL PINO
Externo Dominical

- Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales; MBA por el IESE.
 - Consejero de Ferrovial desde 2015 (y antes representante del Consejero Karlov, S.L desde 2010).
 - Representante persona física de Soziancor, S.L.U., que ocupa los cargos de Presidente / Vicepresidente del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.A.U. de forma rotatoria y de Presidente del Consejo de Administración de Pactio Gestión, SGIC, S.A.U.; Patrono de la Fundación Rafael del Pino.
 - Ha sido Consejero de Banco Pastor y Patrono de la Fundación Plan España.
- Otra información:
D. Joaquín del Pino es el socio único y administrador único del accionista Soziancor, S.L.U.

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
Externa Independiente

- Máster (MSc) en Economía y Administración de Empresas por la Universidad de Aarhus (Dinamarca).
- Consejera de Ferrovial desde 2017.
- Consejera no ejecutiva de LafargeHolcim, Delhivery, Sulzer, Tata Motors, Tata Consulting Services y Jaguar Land Rover Plc (y sus filiales Jaguar Land Rover Holdings Ltd y Jaguar Land Rover Ltd).
- 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 ITOFF, Vicepresidenta de Hoegh Autoliners y Consejera de Axlcel y de 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 Inc. Miembro del Consejo Consultivo Internacional del 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 Inmoglaciary 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.
- Presidente ejecutivo de Abengoa-Abenewco; Consejero de Gestamp; Presidente de la Fundación Hesperia; miembro del Patronato de la Fundación Princesa de Asturias.
- Ha sido Presidente 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 cotizadas.

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

01 / IGNACIO MADRIDEJOS
CONSEJERO DELEGADO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por Stanford Business School. Ha desarrollado su carrera en Estados Unidos, Europa, América Latina y África. Fue Jefe de Obra de Ferrovial Construcción entre 1990 y 1992. Consultor de McKinsey en España y Argentina entre 1993 y 1996. En 1996 se incorporó a CEMEX, donde, entre otras posiciones ha sido CEO para Egipto (1999) y España (2003), Responsable global de Energía, Seguridad y Sostenibilidad (2011), Presidente para Norte de Europa (2008) y para Estados Unidos (2015). Ha ocupado el cargo de Presidente de Oficemen, y Presidente de CEMBUREAU (Asociación del Cemento de Europa).

02 / ALEJANDRO DE LA JOYA

CONSEJERO DELEGADO DE CINTRA

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos con un AMP por la Harvard Business School. Ingresó en la empresa en 1991 y ha desarrollado su carrera profesional en España, Marruecos, Italia, Portugal y en Polonia (Budimex). En 2005 ocupó la posición de Director de Construcción Internacional hasta 2008, cuando fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Construcción. En noviembre de 2018 fue elegido Consejero Delegado de Cintra.

03 / 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, 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 recursos humanos en IBM y en PWC.

04 / 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.

05 / 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). Desde 2017 es Presidente de la Comisión de Auditoría y Control y miembro del Consejo de Administración de Aegon España, S.A.

06 / FIDEL LÓPEZ SORIA

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL SERVICIOS

Ingeniero de Minas por la Universidad Politécnica de Madrid y la École Nationale Supérieure des Mines de París. MBA por MIT-Sloan School of Management. Ingresó en Ferrovial en 2007, desarrollando sus funciones en las divisiones de Servicios y Aeropuertos. En Servicios, ha sido consejero delegado de Broadpectrum, director de Desarrollo de la división y miembro de los consejos de Amey, Tube Lines y Swissport. En Aeropuertos, ha sido consejero de HAH y AGS, director comercial de Heathrow y director de Aeropuertos de BAA. Antes de Ferrovial, trabajó en McKinsey y Enel.

07 / IGNACIO GASTÓN

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL AGROMAN

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 Reino Unido. En 2013 fue nombrado Director General de Ferrovial Servicios España, posición que ocupó hasta ser elegido Consejero Delegado de Ferrovial Agroman, ahora Ferrovial Construcción, en noviembre de 2018.

08 / JORGE GIL

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL AEROPUERTOS

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho por ICADE. Se incorporó a Ferrovial en 2001, ocupando diferentes cargos en Cintra, incluido el de Director de Financiaciones Estructuradas y el de Director de Desarrollo Corporativo y de Negocio. En 2010 fue nombrado Director de Financiación y Mercados de Capitales de Ferrovial. Inició su carrera profesional en The Chase Manhattan Bank en las áreas de Corporate Finance y M&A. En diciembre de 2012 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.

09 / MARÍA TERESA PULIDO

DIRECTORA 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 / 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 conocidas firmas de abogados; representante del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; y profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.



Palacio de Cristal, Parque del Retiro, Madrid, España. © José Manuel Ballester

1.7

EVOLUCIÓN
DE LOS NEGOCIOS



EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

El año 2021 continuará marcado por el impacto de la COVID-19 en los diferentes negocios y activos, variando en gran medida en función de la duración y evolución futura de la pandemia en los países en los que opera la compañía. Por tipo de negocio, se espera que el efecto sea mayor en infraestructuras debido principalmente a cuatro factores que pueden hacer que cambien los patrones de movimiento y consumo:

- La crisis provocada por la congelación de la economía y su duración.
- El incremento del teletrabajo.
- El fomento del comercio electrónico, que tiene su principal efecto en el tráfico de vehículos pesados y comerciales. En este caso el impacto es positivo por el incremento en el tráfico de pesados y comerciales por actividades de distribución / logística.
- Las medidas de distanciamiento social, que van a cambiar, al menos temporalmente, los movimientos de la población mientras haya riesgo sanitario.

Dicha evolución, y las incertidumbres sobre las perspectivas futuras, se han considerado un indicio a efectos de analizar la posible existencia de deterioros en los activos vinculados a estas actividades. En ese sentido, se han realizado test de deterioro de los principales activos (todas las autopistas y aeropuertos, Webber, Budimex, Transchile y compañías de Servicios mantenidos para la venta) empleando proyecciones actualizadas en base la evolución de la pandemia y revisando al alza la tasa de descuento.

Para cada uno de las divisiones se prevé la siguiente evolución del negocio:

AUTOPISTAS

Durante 2020 se distribuyeron dividendos por 340 millones de euros, comparado con los 494 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 se consiga inmunidad de rebaño durante el año 2021 y una reactivación económica posterior, se espera que se produzca una recuperación más rápida de los tráficos. 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**, 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 evolución 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 de muestra 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 Toowomba, abierta al tráfico en su totalidad en septiembre de 2019. Asimismo, en 2021 está prevista la apertura total al tráfico del proyecto *Western Roads Upgrade*.
- En los **demás mercados**, Cintra continuará gestionando los activos que se encuentran en operación, completará la apertura al tráfico de varios tramos de la Ruta del Cacao, en Colombia, y D4R7, en Eslovaquia, y seguirá con la ejecución de la construcción de Silvertown, en Reino Unido.

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 aeropuertos, en 2020 no se han realizado distribuciones de dividendo adicionales a la realizada por Heathrow antes de la pandemia. En los próximos años, el pago de dividendos dependerá en gran medida de la duración y evolución futura de la pandemia, mientras que la recuperación de los niveles de tráfico de estos activos se espera que sea más lento que en el caso de las autopistas. Los niveles de tráfico de 2019 de AGS no se esperan recuperar antes de 2025 y los de HAH no se recuperan a lo largo del H7, que finaliza en 2026. Existe una elevada incertidumbre debido al impacto en los tráficos de decisiones gubernamentales o internacionales que restringe o imposibilitan el flujo de pasajeros por lo que cualquier estimación tendrá que ser revisada de forma periódica.

Cabe destacar que, a pesar de la consumación del Brexit, el sector de

la aviación continúa bien posicionado como resultado de los planes de contingencia ya establecidos, que aseguran que las aerolíneas puedan operar entre la Unión Europea y Reino Unido.

En el Aeropuerto de Heathrow la deuda sujeta a riesgo de *default* se localiza en la entidad Heathrow Finance PLC (aproximadamente 2.400 millones de libras). Se esperaba incumplir los *covenants* financieros RAR (*Regulatory Asset Ratio*: Deuda Neta dividida entre el RAB o base de activos regulada inferior a 92,5%) e ICR (*Interest Cover Ratio*: Flujo de las operaciones dividido entre los intereses superior a 1x) para el ejercicio 2020, test realizable en junio de 2021. Sin embargo, la dirección de Heathrow acordó el pasado mes de julio con los acreedores de Heathrow Finance un *waiver* para el *covenant* ICR en 2020 y una ampliación del *covenant* RAR del 92,5% al 95% y 93,5% para los ejercicios 2020 y 2021, de forma que no se esperan incumplimientos en junio de 2021 bajo el escenario de tráfico actual.

Adicionalmente, en los estados financieros de la compañía cerrados a diciembre de 2020, los administradores han concluido que, aunque existe una incertidumbre material sobre la aplicación del principio de empresa de funcionamiento, las cuentas pueden seguir siendo elaboradas bajo dicho principio.

Dicha conclusión se basa en el análisis de liquidez y en el grado de cumplimiento de los *covenants* de la deuda. En este sentido, los niveles de liquidez de la Heathrow permitirían hacer frente a todas sus necesidades de pago al menos hasta abril de 2022 aunque no tuviese ningún tipo de ingresos. En cuanto a los *covenants* de la deuda, la compañía considera el escenario “*Severe but plausible downside*” hasta diciembre de 2021, que supondría una caída aproximada de más de 10 millones de pasajeros frente al *outlook*. En este escenario, habría medidas operativas y financieras bajo el control de la compañía que le permitirían mitigar un posible incumplimiento de *covenants* de deuda. No obstante, si la incertidumbre creada por el Covid-19 llevara a escenarios más negativos que el “*Severe but plausible downside*” la compañía podría tener que gestionar nuevos *waivers* al cumplimiento de sus *covenants* financieros.

En el caso de AGS, los tres aeropuertos se han visto afectados de manera relevante por el impacto de la COVID-19. El EBITDA de 2020 ha sido -25 millones de euros, frente a los 94 millones de euros del año 2019. Dicha variación se explica por una reducción del 76% en el número de pasajeros con respecto a dicho ejercicio. Los planes de contingencia aplicados durante 2020, han permitido que la compañía haya cerrado el ejercicio con una posición de liquidez positiva. Partiendo de dicha posición la compañía ha elaborado un escenario en el que asume una ligera recuperación del tráfico en el segundo semestre del año tras la estabilización del proceso de vacunación. Dicho análisis permite concluir que la compañía no tendría necesidades de liquidez adicionales a los 50 millones ya comprometidos por los socios. Por otro lado, la compañía ha iniciado un proceso de renegociación de su deuda con las entidades financieras que se encuentra en una fase muy incipiente. El planteamiento es llegar a

un acuerdo de posible extensión de la deuda actual por un periodo de 3 años, periodo que permitiría devolver el activo a condiciones normales de operación.

Durante 2021 Ferrovial Aeropuertos seguirá analizando las oportunidades de inversión que surjan a nivel mundial, poniendo especial interés en aquellas que se identifiquen como infraestructuras sostenibles con alto valor concesional.

En cuanto al negocio encargado del desarrollo y la gestión de redes de transmisión eléctrica, en 2021 se espera continuar con la operación eficiente de Transchile, el desarrollo de los proyectos Centella y Tap Mauro y la participación en procesos de licitación que permitan aumentar el *portfolio* de la compañía.

CONSTRUCCIÓN

Las perspectivas para 2021, por mercados, son las siguientes:

En **España** se prevé el mismo nivel de ventas que en 2020 gracias a que la moderada caída de la contratación durante el año, provocada por retrasos en la licitación derivados de la COVID-19, será compensada por un mayor ritmo de ejecución de los proyectos adjudicados en 2019. En el medio plazo se espera una buena dinámica de iniciativas de construcción públicas y privadas reforzada por la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado y por el Plan de Recuperación de la UE.

En **mercados internacionales**, a pesar de la presión en los márgenes derivada de la fuerte competencia, de los sobrecostes y de las tensiones en la cadena de suministros provocados por la COVID-19, se prevé continuar con la senda positiva de rentabilidad de 2020 hasta alcanzar progresivamente el objetivo marcado en el Plan Estratégico *Horizon 24*. 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. Esta línea de negocio centra sus operaciones en países con economías estables, lo cual mitiga parcialmente procesos inflacionistas. En este sentido se han reforzado los mecanismos de control de precios, mediante la utilización de análisis estadísticos y modelos predictivos basados en inteligencia artificial para la estimación de costes de ofertas, y la firma de contratos de suministro a largo plazo con precio cerrado en aquellos proyectos en los que es posible implementarlo.

- En **EE.UU.** y **Canadá** continuará la favorable inversión en infraestructuras de transporte de los Estados y provincias, apoyada por la extensión del *Fast Act* de EE.UU. y por el Plan de Infraestructuras Federal de Canadá. En EE.UU., tras las elecciones presidenciales de 2020 y las expresiones de voluntad de acuerdo político, el mercado es optimista para la concreción de un nuevo plan plurianual de infraestructuras que suponga un impulso adicional a nivel federal. Así mismo, el *pipeline* continúa siendo elevado, y se destacan proyectos P3/DBF donde Ferrovial es líder junto a Ferrovial Construcción como constructor. Para 2021 se prevé un

ligero incremento en el nivel de ventas gracias a un mayor ritmo de ejecución de varios grandes proyectos adjudicados en años anteriores y a las nuevas contrataciones de la SL 112 e IH-35 Webb County, de Texas, que compensarán la terminación de proyectos relevantes en Canadá.

- En **Polonia** la licitación pública mantiene buenas perspectivas gracias a los planes nacionales de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta 2025-26, apoyados en los Fondos UE 2014-20. 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 2021 se prevé estabilidad en ventas, manteniendo la estrategia marcada por la mayor selectividad en la contratación, evitando asumir riesgos elevados.
- En **Reino Unido e Irlanda**, pese a las incertidumbres derivadas del Brexit y de la COVID-19, continúa la promoción de grandes obras de infraestructuras, como demuestra la licitación de relevantes programas de obra pública como *Highways England*, *High Speed 2*, *Network Rail*, *Transport for London* o *Irish National Development Plan*. Las ventas en 2021 registrarán un ligero crecimiento, que se incrementará a medio plazo gracias a las relevantes adjudicaciones de años anteriores y a las recientes del tren de alta velocidad británico.
- También en **Latinoamérica** y otros mercados las expectativas son favorables, con un elevado *pipeline* en el que destacan proyectos concesionales junto a otras divisiones de Ferrovial, y otras obras relevantes de metro y túneles, como el recientemente adjudicado Metro de Oporto. Para 2021 se espera un nivel de ventas similar a 2020.

En resumen, se prevé para 2021 un crecimiento moderado en ventas, pero con buenas oportunidades de contratación a futuro. Por último, se espera que los márgenes de rentabilidad, en términos comparables, se mantengan tras implementarse las medidas de control y mejora de procesos operativos.

SERVICIOS

El comportamiento previsible de Ferrovial Servicios en 2021 dependerá fundamentalmente de la evolución económica de los países en los que opera. Durante la crisis sanitaria, la compañía ha visto reforzado su posicionamiento como empresa de referencia en la provisión de servicios esenciales, al tiempo que ha intensificado el grado de avance en dos pilares estratégicos en todas sus actividades y contratos:

- Seguridad laboral, con el objetivo de desarrollar activamente una cultura de tolerancia cero ante cualquier riesgo para el bienestar de los empleados y usuarios de los servicios, a través de programas de concienciación y formación, control y seguimiento, normativas y medidas técnicas y organizativas, intercambio de mejores prácticas, proyectos de innovación, colaboración con administraciones y asociaciones profesionales, etc.
- Mejora continua y eficiencia operativa, impulsando programas de optimización de los costes y realizando inversiones destinadas a la digitalización de todas las operaciones, la actualización de los sistemas de gestión y la aplicación de nuevas tecnologías basadas en la analítica de los datos y la automatización de los procesos.

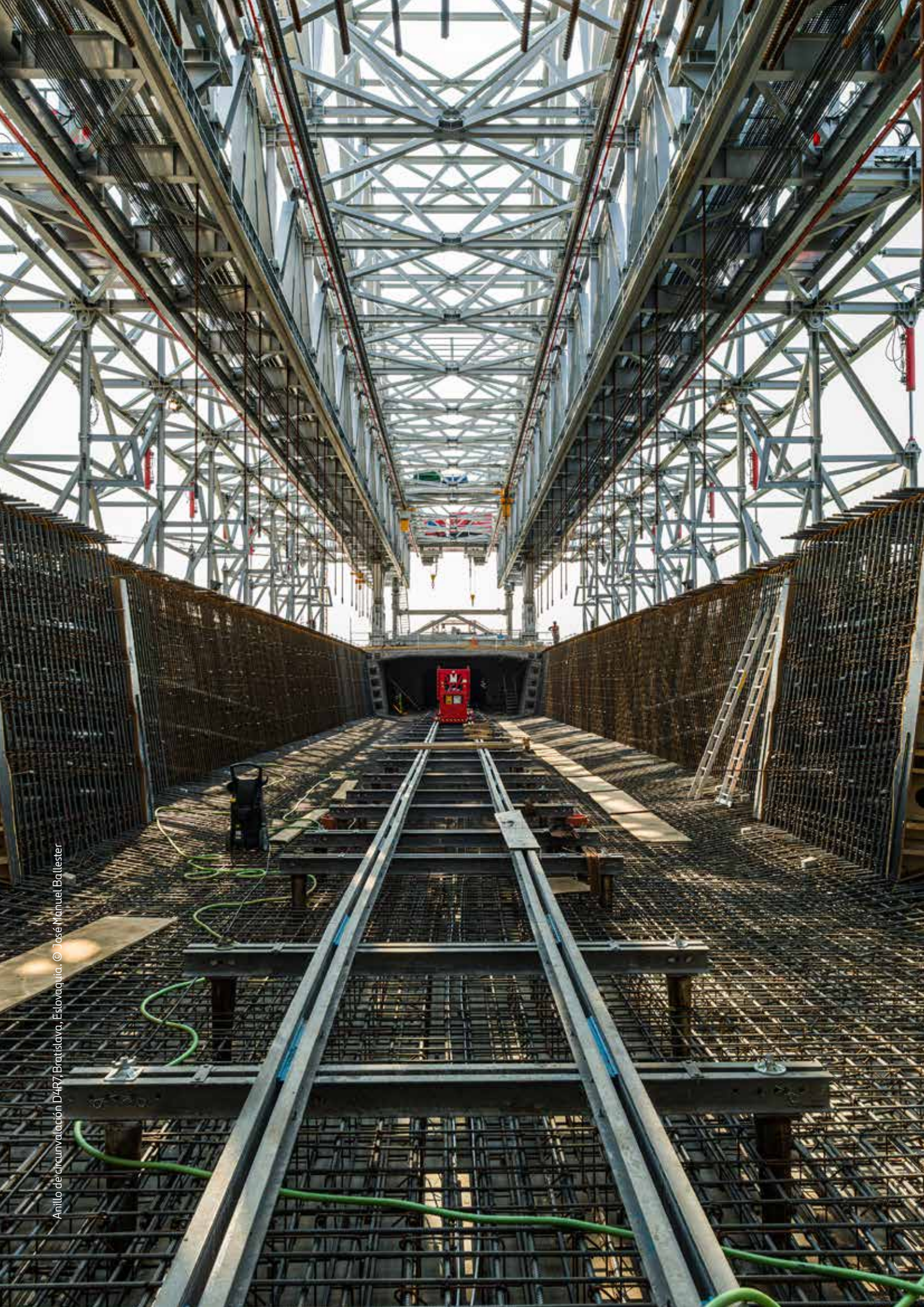
Paralelamente, Ferrovial mantiene su compromiso de desinversión de todas las actividades de Servicios. Tras el acuerdo alcanzado con Ventia Services Group para la venta de Broadpectrum en diciembre de 2019, Ferrovial concluyó la venta de las operaciones de Ferrovial Servicios en Australia y Nueva Zelanda el 30 de junio de 2020 por 288 millones de euros. Durante 2021, la compañía espera avanzar simultáneamente en varios procesos de venta que, en lugar del perímetro completo de la división, han sido estructurados por activos y geografías específicas.

En **Reino Unido**, es previsible que Amey resulte favorecida por el incremento del gasto público y las nuevas inversiones en infraestructuras y servicios públicos anunciados por el Gobierno para mitigar las consecuencias de la pandemia. Al mismo tiempo, la compañía no prevé verse negativamente afectada por el acuerdo de Brexit alcanzado con la UE en 2020. Amey ha iniciado varios procesos de desinversión de sus activos no estratégicos como es el caso de los contratos transferidos a Urbaser para la recogida de residuos con Solihull Metropolitan Borough Council, Gloucester City Council, Selby District Council, Eden District Council, Northamptonshire County Council y Central Bedfordshire Council. La compañía combinará ajustes adicionales de sus costes con una mayor especialización en consultoría, transporte y *facility management*. En particular, se prevén importantes licitaciones por parte de clientes como el Ministerio de Defensa y Network Rail.

En **España**, el negocio de Ferrovial Servicios se verá impulsado por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, dentro del cual la inversión verde representa un 37% del total, seguida de la digitalización, con un 33%. Asimismo, la compañía confía en resultar favorecida por la demanda de modelos de vida más sostenibles y el fortalecimiento de servicios públicos más resilientes, tal como contemplan los nuevos Presupuestos Generales del Estado para compensar los efectos de la crisis sanitaria. Ambos factores permiten tener confianza en el mantenimiento de la actividad durante 2021 y el posterior crecimiento paulatino, en línea con la recuperación de la economía española.

En **Norteamérica**, continuará previsiblemente el crecimiento en el negocio de mantenimiento de carreteras, apoyado en una intensa actividad licitadora y la creciente externalización de servicios por parte de las administraciones públicas. Asimismo, la compañía espera signos de recuperación de la actividad en infraestructuras petrolíferas, favorecida por el crecimiento de las economías estadounidense y canadiense y por la previsible recuperación de la demanda de productos refinados del petróleo y, como consecuencia, de los servicios de reparación y mantenimiento industrial en estas infraestructuras. En las operaciones en Chile, la compañía está focalizada en consolidar el crecimiento de la cartera conseguido en 2020, mientras en Portugal prevé conseguir una mejora de los márgenes y una expansión de las actividades medioambientales.

En resumen, las previsiones en 2021 estarán condicionadas por la evolución de la actividad económica en las distintas geografías en las que opera Ferrovial Servicios, cuya prioridad, junto al desarrollo de los distintos procesos de desinversión, consiste en la pronta recuperación de los márgenes de rentabilidad a los ratios previos al inicio de la crisis sanitaria.



Anillo de circunvalación D4P7, Bratislava, Eslovaquia. © José Manuel Ballester



Frontón Bèti-Jai, Madrid, España. © José Manuel Ballester

ANEXO

Medidas Alternativas de Rendimiento
Gestión de la Sostenibilidad
Principios de reporte
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



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.
- 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 homogeneización 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 la división de Servicios, que en la Cuenta de Resultados Consolidada se presenta 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 esté clasificado por 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 por
- **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 a este documento.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para propor-

cionar 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 comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior, salvo por el siguiente ajuste, que se realizó exclusivamente en 2019: Con motivo de la adopción de la NIIF 16 sobre arrendamientos, y para una mejor comparación de las cifras de resultado bruto de explotación y resultado de explotación con las del año anterior, en el que aún no se aplicaba esta norma, se procedió a deshacer los ajustes por este concepto, revirtiendo el ajuste por gasto financiero y amortización del derecho de uso y reconociendo un mayor gasto operativo por los arrendamientos, como si la nueva norma no se hubiera aplicado en 2019.

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 nueva 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 exproyectos. 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 viene desglosada en el Informe de Gestión Intermedio de septiembre.
- **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

NIF. Sin embargo, se proporciona una conciliación con la cifra de ventas de construcción y servicios detallada en la Nota 2.1 Ingresos de explotación 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 y Servicios 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 NIF.

- **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 2020 asciende a 20.800 millones de euros (21.949 millones de euros en 2019), y comprende 25 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), 7.133 millones de euros (7.324 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). 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: 5.553 millones de euros de NTE, NTE35W, LBJ e I-77 incluidos en Autopistas USA (5.905 millones de euros en 2019). Adicionalmente se incluyen 391 millones de euros de Azores, incluidos en Resto Autopistas, así como el traspaso de 521 millones de euros procedentes de Autema, tras la comunicación del Tribunal Supremo recibida en octubre de 2020 de no admitir a trámite el recurso de casación contra la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que ratificaba los cambios introducidos en el contrato de la concesión por la Generalitat de Cataluña (concedente) en 2015. Como consecuencia, tal como indica en la nota 6.5.1.a) de las Cuentas Anuales Consolidadas, en el ejercicio 2020 el proyecto pasa a registrarse bajo el modelo de activo intangible.
 - 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, tras el comentado traspaso de Autema a modelo intangible.
 - Consolidación por puesta en equivalencia, 13.623 millones de euros (14.177 millones de euros a 31 de diciembre 2019). Incluye proyectos tanto en explotación como en construcción que se integran por puesta equivalencia, como 407ETR y Extensiones 4.178 millones de euros de inversión gestionada al 100% (4.421 millones de euros a 31 de diciembre 2019), o

l-66, con 3.016 millones de euros, al 100% (2.695 millones de euros a 31 de diciembre 2019). 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 ha cambiado desde el año anterior, en el que se utilizaba la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación de forma estricta para todas las sociedades del grupo. Como se ha comentado anteriormente, en el ejercicio 2020 solo se ha aplicado el resultado proporcional a las divisiones de infraestructuras, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional al resto de negocios no sería relevante..

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 anterior. 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 anterior.

División de Construcción

El impacto de la COVID-19 se ha calculado con un enfoque de abajo a arriba, a nivel de proyecto, analizándose el impacto de considerar los siguientes elementos que han impactado a los resultados del negocio:

- Costes fijos de actividades interrumpidas, procesos adaptados en proyectos en fase inicial o pérdida de productividad como consecuencia de la menor actividad (por ejemplo, alquileres de maquinaria, oficinas y equipos u otros costes indirectos).
- Aumento de costes necesarios para cumplir con las fechas de entrega de los proyectos.
- Retrasos en suministros.
- Cierre de fronteras y dificultad para movilizar equipos propios.
- Gastos relacionados con las nuevas medidas de Seguridad y Salud.
- Retraso en el comienzo de nuevos proyectos.

División de Servicios

El impacto de la COVID-19 se ha calculado con un enfoque de abajo a arriba, a nivel de proyecto, y comparando los resultados del presente ejercicio con los del Presupuesto del año. Este cálculo incluye las siguientes tipología de impactos:

- Estimación directa de reducción de actividad (por ejemplo, toneladas de tratamiento de residuos, tráfico o frecuencia de trenes).
- Clientes impactados significativamente por la COVID-19 que los haya llevado a reducir considerablemente su actividad. El mayor efecto de este impacto se ha producido en los contratos de Oil&Gas en Norte América.
- En transporte (principalmente trenes) y contratos de Utilities en Amey, paradas o retrasos en trabajos no esenciales y adjudicaciones previstas, junto con desviaciones de costes para cubrir la disponibilidad de los empleados debido a las cuarentenas y medidas de refuerzo en Seguridad y Salud.
- **Reconciliación:** se ha incluido un desglose de los diferentes impactos por división de negocio 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, una vez excluido el impacto no recurrente directamente relacionado con la pandemia.
- **Comparativas:** La comparativa con el año anterior no es aplicable, habiendo comenzado la pandemia en el ejercicio actual 2020.
- **Coherencia:** Este es el primer año en el que el impacto de la COVID-19 es aplicable.

GESTIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD

Ferrovial entiende a 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 RC. 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 Responsabilidad Corporativa, formulada en el Plan Estratégico 20.19 y que tiene su continuidad en el Plan de Sostenibilidad; y las prácticas concretas en materia de 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, Servicios y Movilidad) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad y Salud Laboral, Calidad y Medio Ambiente, 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 es efectiva 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.

Ferrovial desarrolla cada tres años su plan, realizando un análisis anual de su grado de cumplimiento. En 2019 ha concluido el periodo de aplicación del tercer plan de RC de la compañía, denominado Plan 20.19, que ha estado vigente durante el periodo 2017 – 2019.

Para el periodo 2020-2022 el Comité de Sostenibilidad ha impulsado el nuevo Plan, *Sustainability Strategy 2030*, elaborado teniendo en cuenta las principales macrotendencias globales, el entorno regulatorio y normativo (Agenda 2030 de Naciones Unidas, Cambio Climático y el *European Green Deal*), los principales marcos en materia económico-financiero (*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, al igual que el Plan anterior, está alineado con la agenda global que marcan los Objetivos de Desarrollo Sostenible, poniendo el foco especialmente en los ODS 6 (agua y saneamiento), 9 (innovación e infraestructuras) y 11 (ciudades y comunidades sostenibles).

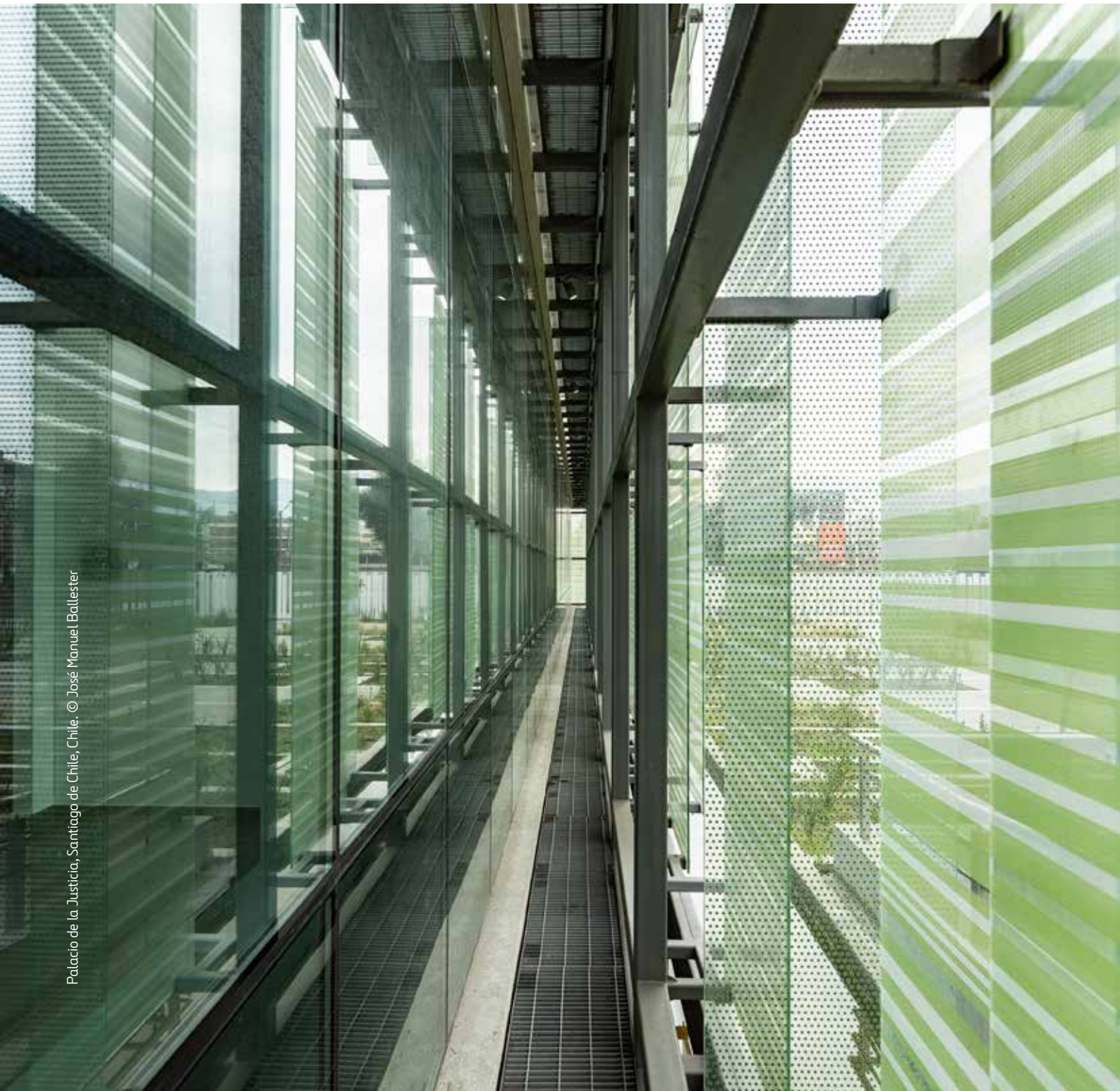
Cuenta con áreas de actuación y objetivos concretos para cada año de vigencia, alineados con la estrategia de negocio, el plan Horizon 24, y abarcando la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes a los proveedores. Las iniciativas se agrupan en torno a seis macrotendencias globales que terminarán 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.
- Seguridad y salud.
- Alianzas.

ÍNDICES

Ferrovial es periódicamente evaluada por analistas que tienen en cuenta el desempeño ESG de la compañía. En 2020 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 19 años. Recientemente ha recibido la distinción *Bronze* en el *Sustainability Yearbook 2021*.
- *FTSE4Good*: la compañía forma parte de este índice en sus últimas 17 ediciones.
- *CDP (Carbon Disclosure Project)*: máxima calificación "A" por su compromiso en la lucha contra el cambio climático.
- *MSCI*: "A", puntuación más alta de su sector.
- *VIGEO*: miembro de los selectivos *Euronext-Vigeo Eurozone 120* y *Europe 120*.
- *STOXX*: la compañía forma parte de este índice por sexto año consecutivo
- *ISS ESG*: categoría *Prime*.
- *GRESB*: 81 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 2020 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 Broadpectrum a Ventia por 465 millones de dólares australianos y la venta del 50% de *TW Power Services*, por 20 millones de dólares australianos. Para más información consultar desde la páginas 124-126 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, a partir de la página 266. 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 2020 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 2020, el sistema de *reporting* permitió la recogida de 643 indicadores cuantitativos y cualitativos, en 116 sociedades, gracias a la colaboración de más de 200 usuarios.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2020 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 2020, 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.

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. En 2020 la contribución económica con estas organizaciones fue del entorno de 0,93 millones de euros anuales, entre las que destaca la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN).

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 144-152 de indicadores.

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.

Durante 2020 se ha realizado un nuevo estudio de materialidad, como parte del proceso de actualización bienal de este análisis llevado a cabo por Ferrovial. Dada la situación excepcional derivada de la COVID-19 se han considerado también algunos informes específicos que abordan este asunto.

Esta edición de la materialidad se ha realizado de cara a conocer los asuntos relevantes no solo a nivel global, sino en las geografías consideradas un objetivo prioritario de negocio. De este modo, aunque en este Informe se presente únicamente la matriz de materialidad global, la compañía conoce cuáles son los asuntos más relevantes para cada país.

El proceso de análisis se desarrolló en varias fases:

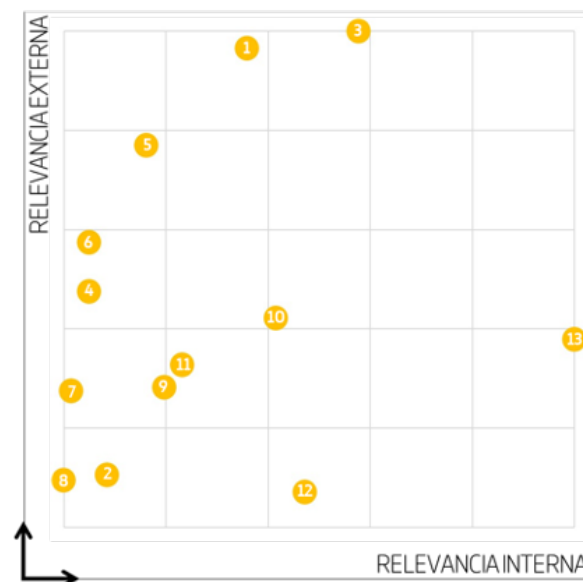
- Identificación y validación de asuntos. Mediante la consulta a diversas fuentes relevantes de información (GRI, Sustainability Accountant Standard Board (SASB), World Economic Forum, cobertura mediática, consultas de inversores socialmente responsables, informes sectoriales específicos sobre el COVID-19 elaborados por consultoras de prestigio, etc.) se identificaron las principales tendencias y asuntos más relevantes para el sector en el que opera Ferrovial. Una vez obtenido el listado inicial de

asuntos, fue consensado con los principales directores corporativos, determinándose un listado final de 13 asuntos.

- Determinación de la relevancia interna. Mediante una encuesta online dirigida a los directivos de la compañía, tanto de áreas corporativas como de líneas de negocio, se les solicitó valorar y priorizar los asuntos materiales identificados.
- Determinación de la relevancia externa. La misma encuesta enviada a directivos se remitió a los principales grupos de interés en las principales geografías en las que opera Ferrovial.
- Priorización. Es el resultado de cruzar gráficamente relevancia interna y externa, que se concreta en la matriz de materialidad.

De acuerdo con el análisis de materialidad llevado a cabo, se ha determinado que los asuntos más relevantes para Ferrovial son “Seguridad, salud y bienestar de empleados y contratistas”, “Satisfacción de clientes y usuarios” e “Innovación aplicada al negocio”.

- Innovación aplicada al negocio
- Ciberseguridad
- Satisfacción de clientes y usuarios
- Impacto social
- Cambio climático
- Uso eficiente de recursos y biodiversidad
- Gestión sostenible de la cadena de suministro
- Derechos Humanos
- Buen gobierno corporativo
- Comportamiento ético
- Desarrollo profesional, diversidad e inclusión en el entorno de trabajo
- Adaptación al nuevo escenario laboral (digitalización, tele-trabajo, nuevas leyes de igualdad, entorno laboral-COVID
- Seguridad, salud y bienestar de empleados y contratistas



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 90). Apartado Gobierno Corporativo (pág 110-113).
	Describir el papel de la dirección a la hora de evaluar y gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 104-107). Apartado Estrategia Climática (pág 90). Capítulo Estrategia (pág 22-23).
ESTRATEGIA	Describir los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima que ha identificado la organización a corto, medio y largo plazo.	Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90). Capítulo de Riesgos (pág 104-107).
	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 90) y en cada uno de los apartados relacionados cada una de las divisiones de Ferrovial (pág 26-39).
RIESGOS	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 88).
	Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 105). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90).
MÉTRICAS	Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 105). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90).
	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 105). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90).
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 105). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90).
	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 153).
	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 90-92).

CUADRO DE MANDO

Accionistas	2018	2019	2020
Ingresos (millones de €)	5.737	6.054	6.340
Flujo operaciones excluidas concesionarias (millones de €)	572	810	838
Dividendos recibidos (millones de €) ¹	520	520	377
Empleados	2018	2019	2020
Plantilla a cierre	92113	89968	80119
Índice de rotación media total (%)	8,18 %	13,23 %	17,58 %
Índice de frecuencia	12,2	10,3	9,2
Índice de gravedad	0,29	0,25	0,26
Clientes	2018	2019	2020
Cartera por línea de negocio (millones de €)	30.376	29.080	23.211
-Servicios	19.411	17.656	13.027
-Construcción	10.965	11.424	10.129
Inversión en I+D (millones de €)	48	45	52
% satisfacción usuario Managed Lanes (NTE y LBJ)	+80%	77 %	70-80%
Experiencia pasajero HAH (Escala 1-5)	4,15	4,17	4,18
Actividad certificada ISO 9001	88 %	86 %	89 %
Sociedad	2018	2019	2020
Renovación presencia en Índices de sostenibilidad: DJSI, Vigeo FTSE4Good, MSCI, STOXX	Sí	Sí	Sí
Intensidad de carbono: reducción de las emisiones de GEI con respecto al año base (2009) ²	55 %	59 %	56 %
Beneficiarios en agua potable y saneamiento ³	213.713	223.314	229.639
Impuestos (M€) ⁴	2.127	2.087	1.833

(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 (XXX 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	102-2, 102-4, 102-6, 102-7, 102-15	Capítulo Ferroviario en dos minutos (Pág 11-19). Capítulo Estrategia y creación de valor. (Pág 21-39)	
Políticas	Políticas aplicadas por el Grupo	103-2 c) i	Capítulo Integridad. (Pág 86-87)	
Principales riesgos	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo	102-11, 102-15, 102-30, 201-2.	Capítulo Riesgos. (Pág 104-107)	
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 90-92) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 307)	
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	102-11, 102-29 y 102-30	Capítulo Calidad. (Pág 84-85)	
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	102-29	Actualmente 372 (503 en 2019) personas trabajan en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que implica un gasto aproximado de 16,11 millones de euros (22,86 en 2019)	
	Aplicación del principio de precaución	102-11	Capítulo Riesgos. (Pág 104-107) Capítulo de Medio Ambiente (Pág 90-92)	
	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	307-1	Ver nota 6.5.3. 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 90-91) 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 84-85)	
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 92) 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 Ferrovial, 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 92) 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 92)
	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 90-91), 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 90-91)
	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 90) y capítulo Aeropuertos (Pág 30-31)
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	304-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad (Pág 90-92) 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 76-77)
			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. 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	Capítulo Personas, (Pág 77), y 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 116-117) 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
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Empleados con discapacidad	405-1	El número de empleados con discapacidad en 2020 ascendió a 1.538 (1.587 en 2019)
	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. 76-77)
	Organización del trabajo	Número de horas de absentismo	403-9
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio responsable 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 78-80)
	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	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 2020 fue de 629 (42 en 2019). 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 2020 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 76-77)
	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
	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 88-89)
Igualdad	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 88-89)
	Medidas adoptadas para promover el empleo	103-2, 404-2	Capítulos Personas, Derechos Humanos y Comunidad Local, (Pág 76-77, 88-89 y 96-97)
	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 86-87)
	Protocolos contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	103-2, 406-1	Capítulo Personas (Pág 76-77) y Derechos Humanos (Pág 88-89)
	Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos	414-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 88-89)
Información sobre respeto a los derechos humanos	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 86-87)
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	102-17, 419-1, 411-1	Capítulo Integridad (Pág 87). Ninguna de las denuncias recibidas tuvo relación con casos de vulneración de derechos humanos, ni en 2020 ni en el año anterior. Capítulo Derechos Humanos (Pág 88-89)
	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 88-89)

Información relativa a la lucha contra la corrupción y la lucha contra el soborno	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	103-2	Capítulo Integridad (Pág 86-87)
	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	103-2	Capítulo Integridad (Pág 86-87)
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	103-2, 201-1, 203-2, 415-1	Capítulo Comunidad (Pág 96-97). Las aportaciones a entidades sin ánimo de lucro en 2020 ascendieron a 5,7 millones de euros (2,7 millones de euros en 2019)
Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	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 96-97) 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 relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	102-43, 413-1	
	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 2020 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
Información sobre la sociedad	Inclusión de la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	103-3	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 94-95)
	Subcontratación y proveedores	102-9, 308-1, 308-2, 407-1, 409-1, 414-1, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 94-95)
	Sistemas de supervisión y auditorias y resolución de las mismas	308-1, 308-2, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 94-95). En 2020 fueron evaluados 10.205 proveedores (14.458 en 2019). El descenso con respecto al año anterior está motivado por la salida de perímetro de Broadpectrum Australia y Nueva Zelanda.
Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	416-1, 416-2, 417-1	Capítulo Autopistas (Pág 26-28) y capítulo Innovación (Pág 80-82)
	Sistemas de reclamación y quejas recibidas y resolución de las mismas	102-17, 418-1	Capítulo Calidad (Pág 84-85) e Integridad (Pág 86-87). En 2020 se registraron 876 (509 en 2019) reclamaciones de clientes, de las cuales 96% (96% en 2019) fueron resueltas en el año.
Información fiscal	Los beneficios obtenidos país por país	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1 (Pág. 31)
	los impuestos sobre beneficios pagados	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1 (Pág. 31)
	Las subvenciones públicas recibidas	201-4	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.1 (Pág. 72)

* Para identificar la información relativa a cada indicador GRI deben utilizarse las tablas de Indicadores GRI Standards (Pag 145).

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 90-92
Integridad y seguridad estructural	Gastos incurridos por reparación de defectos y e integridad estructural	IF-EN-250a.1	8,03 millones de euros
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con incidentes relacionados con defectos e integridad estructural	IF-EN-250a.2	11.761,4 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 155,8 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 11,8 millones de euros
	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	Ferrovial está en la actualidad realizando un ejercicio para categorizar sus actividades conforme a la taxonomía europea, lo que permitirá determinar cuales de sus actividades están alineadas con la mitigación y adaptación al cambio climático. La información estará disponible durante 2021
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 86-87

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 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	14-15 y 22	Ferrovial
102-3 Localización de la sede	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-4 Ubicación de las operaciones	14-15 y 22	Ferrovial
102-5 Propiedad y forma jurídica	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-6 Mercados servidos	14-15 y 22	Ferrovial
102-7 Tamaño de la organización	12-19	Ferrovial
102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	76-77 y Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
102-9 Cadena de suministro	94-95 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 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-11 Principio o enfoque de precaución	90-92 y 103-107	Ferrovial
102-12 Iniciativas externas	134	Ferrovial
102-13 Afiliación a asociaciones	134	Ferrovial
Estrategia		
102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	9, 22-23, 104	Ferrovial
102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades	9, 104-107	Ferrovial
Ética e integridad		
102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	24, 86-87 y 96-97	Ferrovial
102-17 Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	86-87	Ferrovial
Gobernanza		
102-18 Estructura de gobernanza	110-112 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-19 Delegación de autoridad	132 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-20 Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales	132 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-21 Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales	134-135	Ferrovial
102-22 Composición del máximo órgano de gobierno y sus comités	110-112 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-23 Presidente del máximo órgano de gobierno	110-112 Apartados C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-24 Nominación y selección del máximo órgano de gobierno	110-112 Apartados C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-25 Conflictos de intereses	86-87 Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-26 Función del máximo órgano de gobierno en la selección de propósitos, valores y estrategia	110-112	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	Apartados C.1.19 a C.1.21 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-29 Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	110-112 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial

102-30 Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	110-112 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-31 Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales	110-112 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-32 Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad	132	Ferrovial
102-33 Comunicación de preocupaciones críticas	87, 132 y 134-135	Ferrovial
102-34 Naturaleza y número total de preocupaciones críticas	87, 132 y 134-135	Ferrovial
102-35 Políticas de remuneración	114-115	Ferrovial
102-36 Proceso para determinar la remuneración	114-115	Ferrovial
102-37 Involucramiento de los grupos de interés en la remuneración	114-115	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	134-135	Ferrovial
102-41 Acuerdos de negociación colectiva	89, 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, 134-135	Ferrovial
102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	132 y 134-135	Ferrovial
102-44 Temas y preocupaciones clave mencionados	132-135	Ferrovial

Prácticas para la elaboración de informes

102-45 Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-46 Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema	2, 134-135	Ferrovial
102-47 Lista de temas materiales	135	Ferrovial
102-48 Reexpresión de la información	134	Ferrovial
102-49 Cambios en la elaboración de informes	134	Ferrovial
102-50 Periodo objeto del informe	Ejercicio 2020	Ferrovial
102-51 Fecha del último informe	Ejercicio 2019	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	142	Ferrovial
102-56 Verificación externa	159	Ferrovial

Estándar GRI	Indicador y descripción	Página/referencia	Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	135	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	12-15	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	12-15	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	90-92 Adicionalmente, Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe CDP. La información relativa a 2020 estará disponible a lo largo de 2021	Ferrovial
	201-3 Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	Nota 6.6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
	201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	Nota 6.1 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 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: 1,28 / 1,28 (1,34 / 1,34 en 2019) Reino Unido: 1,3 / 1,3 (1 / 1 en 2019) Estados Unidos: 1,66 / 1,66 (1,71 / 1,71 en 2019) Polonia: 1 / 1 (1 / 1 en 2019) Chile: 1 / 1 (1,04 / 1,04 en 2019)	Ferrovial
	202-2 Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	En 2020, la proporción de directivos locales ha sido del 84,3% (85,79% en 2019)	Ferrovial
Impactos económicos indirectos			
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	96-97	Ferrovial
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	14-15, 26,30,33,36,39,80,84,85	Ferrovial
Prácticas de adquisición			
GRI 204: Prácticas de adquisición 2016	204-1 Proporción de gasto en proveedores locales	95. Este dato representa en 2020 el porcentaje de facturación a proveedores locales. En 2019 indicaba número de proveedores locales.	Ferrovial
Anticorrupción			
GRI 205: Anticorrupción 2016	205-1 Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	86-87	Ferrovial
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	86-87	Ferrovial
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	86-87	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 2020, se encontraban abiertos 3 expedientes y litigios relacionados con las prácticas monopólicas (2 en 2019). Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
GRI 207: Fiscalidad	GRI 207-1 Enfoque fiscal.	98-99	Ferrovial
	GRI 207-2 Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos.	98-99	Ferrovial
	GRI 207-3 Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.	98-99	Ferrovial
	GRI 207-4 Reporte país por país.	100 Anexo tablas GRI Standards	Ferrovial
Estándar GRI	Indicador y descripción		Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	133	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	90-92	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	90-92	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			
GRI 302: Energía 2016	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
	302-3 Intensidad energética	La intensidad energética es de 566,0 GJ/M€ (555,4 GJ/M€ en 2019). Se han recalculado los datos de 2019 con la información disponible en 2020	Ferrovial
	302-4 Reducción del consumo energético	El consumo energético con respecto a 2019 ha disminuido un 4,46%	Ferrovial
	302-5 Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	90-92	Ferrovial

Agua			
GRI 303: Agua y efluentes 2018	303-1 Extracción de agua por fuente	Ver Anexo a Indicadores GRI. Los datos reportados de 2020 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.	Ferrovial
	303-2 Fuentes de agua significativamente afectadas por la extracción de agua	Ver Anexo Indicadores GRI. Las captaciones de agua requieren de autorización, en la que se limita el volumen que se puede captar, siempre por debajo de los límites máximos establecidos por la autoridad competente. Es por ello que se considera que las captaciones de agua realizadas por Ferrovial, de acuerdo con estas autorizaciones, no afectan de manera significativa al recurso hídrico.	Ferrovial
	303-3 Captación de agua	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	303-4 Vertido de aguas residuales	El vertido total de aguas residuales ha ascendido a 868,052 m3 (1.127466 m3 en 2019). 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.	Ferrovial
	303-5 Consumo de agua	Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
Biodiversidad			
GRI 304: Biodiversidad 2016	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 2020, Ferrovial trabajó en 18 proyectos sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país. (17 en 2019).	Negocio de construcción y Ferrovial Servicios España
	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 hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
Emisiones			
GRI 305: Emisiones 2016	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	91. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	91. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	91. 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
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	La intensidad de emisiones de efecto invernadero es de 72,01 tCO2/M€ en 2020, (75,55 tCO2/M€ en 2019)	Ferrovial
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	91. 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: Efluentes y residuos 2016	306-1 Vertido de aguas en función de su calidad y destino	El vertido total de aguas residuales ha ascendido a 868.052 m3 (1.127466 m3 en 2019). 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.	Ferrovial
	306-2 Residuos por tipo y método de eliminación	Ver Anexo a Indicadores GRI. Los datos reportados de 2020 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe.	Ferrovial
	306-3 Derrames significativos	Durante 2019 y 2020 no se han registrado derrames significativos.	Ferrovial
	306-4 Transporte de residuos peligrosos	Durante 2020 la cantidad de residuos transfronterizos transportados fue de 151,56 t (47,32 t en 2019).	Ferrovial Servicios España
	306-5 Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o escorrentías	En los proyectos desarrollados por Ferrovial en 2020, 23 tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades (19 en 2019), de los cuales 2 se iniciaron en 2020.	Ferrovial Agromán
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 2020 por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 19.228€ (25.200€ en 2019), correspondiente a un expediente impuesto durante el ejercicio 2020, y 76.551€ correspondientes a dos expedientes impuesto en ejercicios anteriores (90.751€ en 2019).	FS España Oficinas Centrales (Ferrovial Servicios, S.A.) y Ferrovial Agroman Portugal
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	94-95	Ferrovial
	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	94-95 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			
Estándar GRI	Indicador y descripción		Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	134-135	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	76-79	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	76-79	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	GRI 403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	42, 78-79	Ferrovial	
	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	78-79	Ferrovial	
	GRI 403-3 Servicios de salud en el trabajo	42, 78-79	Ferrovial	
	GRI 403-4 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	78-79	Ferrovial	
	GRI 403-5 Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	79	Ferrovial	
	GRI 403-6 Fomento de la salud de los trabajadores	78-79	Ferrovial	
	GRI 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
	GRI 403-8 Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
	GRI 403-9 Lesiones por accidente laboral	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
	GRI 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 establecieron 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	76 El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovial es de un 31,94% (33,12 % en 2019)	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 2020	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	87 Se informa de las denuncias recibidas a través del Buzón de Denuncias corporativo de España.	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	94-95	Ferrovial	
Trabajo infantil				
GRI 408: Trabajo infantil 2016	408-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	94-95	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	94-95	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 2019 y 2020, 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	88-89	Ferrovial
	412-2 Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	86	Ferrovial
	412-3 Acuerdos y contratos de inversión significativos con cláusulas sobre derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos	86-87,88-89,94-95	Ferrovial
Comunidades locales			
GRI 413: Comunidades locales 2016	413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	96-97	Ferrovial
	413-2 Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	Durante 2019 y 2020, 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	94-95	
	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	94-95	
Política pública			
GRI 415: Política pública 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	86-87; 134	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	84-85	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 2020 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (109 en 2019). Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 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	84-85	Ferrovial
	417-2 Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios	En 2019 y 2020, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En 2019 y 2020, 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 2019 y 2020, 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 2020 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (109 en 2019). Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 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		2019	2020
Jornada Completa	66.382	Hombres	58.177	49.712
		Mujeres	17.241	16.670
Jornada Parcial	13.737	Hombres	4.079	4.452
		Mujeres	10.471	9.285

Número de empleados a cierre por tipo de contrato laboral y género

	Total		2019	2020
Contrato Temporal	18.859	Hombres	11.369	12.804
		Mujeres	5.187	6.055
Contrato Indefinido	61.260	Hombres	50.887	41.359
		Mujeres	22.525	19.901

Número medio de empleados por género, tipo de contrato y categoría profesional

Categoría	Fijos		Eventuales		Total		Total 2020	Total 2019
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres		
Executives	140,6	17,1	7,3	2,0	147,9	19,1	167,0	187,1
Senior Manager	536,6	107,0	10,0	–	546,6	107,0	653,6	970,4
Manager	3.129,6	762,6	163,1	62,4	3.292,8	825,0	4.117,8	4.338,9
Senior Professional / Supervisor	2.331,5	985,1	130,7	46,1	2.462,2	1.031,1	3.493,4	4.055,1
Professional	6.859,1	2.512,3	713,7	497,9	7.572,8	3.010,2	10.583,0	6.573,8
Administratives / Support	887,2	1.269,1	169,4	360,3	1.056,7	1.629,4	2.686,1	2.457,7
Blue Collar	32.289,2	13.851,3	10.193,7	6.270,6	42.482,9	20.121,8	62.604,8	72.627,7
TOTAL	46.173,9	19.504,5	11.388,0	7.239,3	57.561,9	26.743,8	84.305,7	91.210,7

Pueden consultarse los datos de 2019 en el Informe Anual Integrado 2019, página 125.

Número de empleados a cierre por región y género

	2019	Hombres	Mujeres	2020
				Total
España	42.262	25.450	17.442	42.892
Reino Unido	16.115	10.830	4.415	15.245
EE.UU.	5.306	5.174	772	5.946
Canada	722	707	76	783
Polonia	6.393	4.851	1.517	6.368
Latinoamérica	4.035	4.283	449	4.732
Resto	15.135	2.868	1.285	4.153
TOTAL	89.968	54.163	25.956	80.119

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

	2018	2019	2020
TOTAL Ferrovial	103,18	117,05	143,6
EE.UU.	5,79	7,39	8,59
España	32,59	26,18	29,41
Polonia	27,93	30,97	30,21
Reino Unido	23,78	21,76	25,59
Chile	15,12	15,09	16,34

102-39. RATIO DEL INCREMENTO PORCENTUAL DE LA COMPENSACIÓN TOTAL ANUAL

	2018	2019	2020
TOTAL Ferrovial	20,07 %	-15,91 %	-0,69 %
EE.UU.	36,36 %	-8,91 %	-1,64 %
España	3,93 %	19,38 %	-2,22 %
Polonia	2,99 %	-14,75 %	1,71 %
Reino Unido	2,68 %	7,81 %	-2,26 %
Chile	-15,54 %	5,41 %	-0,07 %

102-41. PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS EN LOS ACUERDOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA

	Total plantilla	Empleados representados	% 2020	% 2019
España	42.892	42.702	99,6 %	100,0 %
Reino Unido	15.245	3.882	25,5 %	26,3 %
EE.UU.	5.946	346	5,8 %	1,1 %
Canada	783	163	20,8 %	42,2 %
Polonia	6.368	5.163	81,1 %	81,5 %
Latinoamérica	4.732	3.168	66,9 %	72,5 %

Resto*	4.153	1.339	32,2 %	74,7 %
TOTAL	80.119	56.763	70,8 %	73,7 %

*El porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo del "resto" de países de 2019, se ha recalculado incluyendo Australia y excluyendo Latinoamérica.

201-1. VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

VALOR ECONOMICO GENERADO (M€)	2018	2019	2020
a) Ingresos:			
Cifra de ventas	5.737	6.054	6.341
Otros ingresos de explotación	2	2	3
Ingresos financieros	72	101	51
Enajenaciones de inmovilizado	95	423	0
Beneficios puesta en equivalencia	240	269	-328
TOTAL	6.146	6.849	6.067
VALOR ECONOMICO DISTRIBUIDO (M€)			
b) Consumos y gastos (1)			
Consumo	985	949	1.005
Otros gastos de explotación	3.324	3.959	3.815
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	945	1.027	1.115
d) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas	240	238	119
Operaciones de autocartera (2)	280	282	259
Gastos financieros	287	328	327
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades	19	39	-28
TOTAL	6.080	6.822	6.612
VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€)	66	27	-545

(1) Los gastos de acción social del Grupo, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación, junto con los gastos de la Fundación 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 2019 en euros.

Jurisdicción(1)	Número de empleados (2)	2019 (M€)						
		Ingresos (3)			Resultado antes de Impuesto sobre Beneficios (3)	Impuesto sobre Beneficios (pagado) (3)	Impuesto sobre Beneficios (devengado) (3)	Activos Tangibles (3)
		Terceros	Vinculados	Total				
Alemania	1.030,00	48,50	0,00	48,50	5,21	-1,24	-1,21	0,09
Arabia Saudí	418,00	17,44	0,36	17,80	-4,65	0,00	0,00	1,91
Australia	9.183,00	1.516,51	5,46	1.521,96	-84,83	0,00	0,00	104,51
Brasil	2,00	1,07	0,00	1,07	0,67	-0,52	-0,24	0,00
Canadá	730,00	459,14	2,37	461,50	326,96	-7,21	-7,40	14,81
Chile	3.920,00	272,28	0,96	273,25	21,71	-11,70	-16,80	78,27
Colombia	150,00	111,29	0,00	111,29	16,32	0,00	-3,97	5,08
Emiratos Árabes Unidos	1,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00

Eslovaquia	240,00	286,07	0,04	286,11	0,59	0,00	-0,69	10,22
España	36.732,00	3.520,11	248,91	3.769,02	647,29	-15,62	-19,80	1.431,42
Estados Unidos	5.465,00	2.328,22	9,52	2.337,74	-357,80	3,42	-10,15	6.008,13
Francia	46,00	67,60	0,00	67,60	10,06	-0,10	-3,09	0,53
Grecia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
India	0,00	0,01	0,00	0,01	-0,17	0,00	0,00	0,00
Irlanda	4,00	0,09	20,28	20,36	18,18	-2,19	-1,54	0,00
Islas Mauricio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Italia	2,00	0,31	0,00	0,31	-0,08	0,00	0,00	0,00
Luxemburgo	0,00	3,09	0,02	3,11	2,49	0,00	0,06	0,00
Lituania	45,00	35,41	0,00	35,41	-17,95	0,00	0,00	2,43
Malasia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Marruecos	1,00	0,00	0,00	0,00	2,25	0,00	0,00	0,00
México	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nueva Zelanda	1.436,00	257,67	0,00	257,67	-0,77	0,00	0,34	9,34
Omán	27,00	1,59	0,12	1,71	3,19	0,00	0,00	0,00
Países Bajos	16,00	158,58	30,02	188,61	-265,12	-1,40	0,00	0,00
Perú	8,00	0,01	0,00	0,01	-2,80	-0,04	0,00	0,14
Polonia	6.292,00	1.738,96	0,55	1.739,52	85,87	-13,60	-39,01	582,40
Portugal	1.810,00	145,31	1,37	146,69	-27,34	-0,47	-1,95	312,07
Puerto Rico	197,00	43,51	0,52	44,03	1,45	0,15	-0,32	2,75
República Dominicana	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Qatar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	-0,04	0,03	0,00
Reino Unido	14.937,00	3.181,09	19,54	3.200,62	-934,25	1,67	-3,19	136,96
Singapur	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Túnez	1,00	0,00	0,00	0,00	-0,02	0,00	0,00	0,00
Total	82.693,00	14.193,86	340,04	14.533,90	-553,24	-48,88	-108,92	8.701,07

(1) En las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2019, 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 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.

2019				
Impuesto sobre Beneficios				
Jurisdicción	Tipo legal	Tipo efectivo	Diferencia	Explicación
Alemania	25 %	23 %	2 %	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 %	0 %	30 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Brasil	34 %	35 %	-1 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.

Canadá	27 %	2 %	24 %	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 %	24 %	8 %	El tipo efectivo es menor al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
EAU	0 %	0 %	0 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Eslovaquia	21 %	117 %	-96 %	Una empresa con beneficios tributa por el importe que se ha devengado y otra que se encuentra 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.
España	25 %	3 %	22 %	El tipo efectivo es inferior al legal porque incluye en su base de cálculo plusvalías exentas de tributación.
Estados Unidos	21%*	-3 %	24 %	A pesar de las pérdidas generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por un proyecto que se encuentra fuera del consolidado fiscal (Aeropuerto de Denver) y por el impuesto estatal a pagar.
Francia	32 %	31 %	1 %	Tipo efectivo y nominal están alineados..
Grecia	29 %	0 %	29 %	Se incurre en pérdida fiscal y no se registra impuesto corriente.
India	30 %	0 %	30 %	A pesar de las pérdidas generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente impuestos locales.
Irlanda	13 %	8 %	5 %	El tipo efectivo es menor que el legal debido a aplicación de créditos fiscales por doble imposición internacional.
Islas Mauricio	15 %	0 %	15 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Italia	28 %	0 %	28 %	Se incurre en pérdida fiscal y por ello no se genera impuesto corriente.
Lituania	15 %	0 %	15 %	Se incurre en pérdida fiscal y no se registra impuesto corriente.
Luxemburgo	25 %	-2 %	27 %	Se registra un crédito a recuperar por impuesto de sociedades.
Malasia	24 %	0 %	24 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Marruecos	30 %	0 %	30 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
México	30 %	0 %	30 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Nueva Zelanda	28 %	44 %	-16 %	Existen diferencias permanentes positivas que hacen que el tipo efectivo sea más elevado que el nominal.
Omán	15 %	0 %	15 %	El tipo efectivo es inferior al nominal debido a la inclusión en su base de cálculo de pérdidas de ejercicios anteriores.
Países Bajos	25%**	0 %	25 %	Se incurre en pérdida fiscal y no se registra provisión de impuesto corriente.
Perú	30 %	0 %	30 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Polonia	19 %	45 %	-26 %	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 %	-7 %	30 %	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 %	22 %	7 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Qatar	10 %	-25 %	35 %	Se registra en contabilidad un crédito a recuperar por impuesto de sociedades.
Reino Unido	19 %	0 %	19 %	A pesar de las pérdidas globales generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por sociedades que generan impuesto a pagar.
República Dominicana	27 %	0 %	27 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Singapur	17 %	0 %	17 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
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.

** Los primeros 200.000 euros se gravan al tipo impositivo del 20%.

301-1. MATERIALES UTILIZADOS POR PESO O VOLUMEN

	2018	2019	2020
Papel (kg)	616.444	706.053	325.575
Madera (m3)	48.131	31.861	14.832
Betún (t)	268.994	250.806	182.067
Hormigón (t)	6.858.266	5.951.699	6.145.987
Acero corrugado (t)	162.558	179.861	173.370

301-2. MATERIALES RECICLADOS CONSUMIDOS

	2018	2019	2020
Total de material reciclado (t)	2.726.667	2.541.258	2.395.827

302-1. CONSUMO ENERGÉTICO DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN

	2018	2019*	2020	
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (GJ)	Diésel	5.196.171	4.530.865	4.482.155
	Fuel	98.703	137.269	100.551
	Gasolina	464.416	585.698	644.860
	Gas Natural	260.542	304.364	238.525
	Carbón	570.558	361.701	268.802
	Queroseno	2.192	1.995	10.538
	Propano	27.732	22.793	20.972
	LPG	6.600	6.856	5.094
	TOTAL	6.626.913	5.951.540	5.771.497
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (GJ)	Construcción	342.664	261.596	214.178
	Corporación	4.073	4.239	3.837
	Infraestructuras	61.702	61.360	18.901
	Servicios	315.478	188.480	130.909
	Aeropuertos	2	4	0
	TOTAL	723.920	515.679	367.825
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (GJ)	Construcción	449.183	325.152	274.704
	Infraestructuras	4.009	4.058	28.356
	Servicios	227.537	438.589	469.646
	Aeropuertos	0	0	0
	Corporación	0	0	0
	TOTAL	680.730	767.799	772.706

*Se ha reexpresado el dato de 2019 debido a recálculos surgidos durante el año 2020 derivados de la revisión energética de los negocios

ENERGÍA PRODUCIDA (GJ)	2018	2019	2020
Energía eléctrica por recuperación de biogás	329.473	207.541	378.689
Energía térmica por valorización de biogás	261.406	31.349	62.459
Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua	113.433	120.155	110.829
Energía eléctrica generada en secado térmico	352.380	285.752	368.328
Energía generada en plantas de incineración	598.836	763.254	734.500
TOTAL	1.655.527	1.408.051	1.654.806

302-2. CONSUMO ENERGÉTICO FUERA DE LA ORGANIZACIÓN

	2018	2019	2020	
Consumo de Energía adquirida según fuentes primarias (GJ)	Carbón	1.012.286	569.786	451.027
	Gasoil	90.076	45.159	22.849
	Gas	457.585	260.090	179.877
	Biomasa	101.151	78.764	63.144
	Residuos	13.253	10.714	7.546
	Resto	491.549	328.485	210.372
	TOTAL	2.165.900	1.292.998	934.815

303-1. EXTRACCIÓN DE AGUA POR FUENTE

303-5. CONSUMO DE AGUA

	2018	2019*	2020
Agua de lluvia (m3)	29.946	65.796	43.592
Agua de origen residual (m3)	27.388	38.504	57.556
Agua dulce superficial (m3)	374.629	160.067	321.578
Cadagua Agua dulce superficial (m3)	141.545	2.414	23
Agua pretratada en Cadagua (m3)	1.688.379	2.601.519	2.518.935
Red de suministro (m3)	3.339.185	3.268.861	2.956.215
Agua subterránea (m3)	233.881	338.730	184.178
Agua reciclada / reutilizada (m3)	150.794	139.970	67.017
TOTAL (m3)	5.834.952	6.475.892	6.082.078

En los datos de 2019 se ha actualizado el criterio de reporte para homogeneizar el cálculo con el resto de plantas.

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

Especie (nombre científico)	Nombre común	Lista Roja de la UICN	Figura de protección
Streptopelia turtur	Tórtola Europea	Vulnerable	
Myotis septentrionalis	Northern Long-eared Bat	Not threatened	Federally listed as endangered and state-listed as endangered in Virginia
Alasmidonta heterodon	Dwarf Wedge Mussel	Vulnerable	Placed on the United States' Endangered Species List in 1988
Ptilimnium nodosum	Harperella		Rare and endangered (Little river canyon National Park)
Glyptemys insculpta	Wood turtle/ Galápagos de bosque	Endangered	
Alasmidonta Varicosa	Brook floater	Vulnerable	
Potamilus amphichaenus	Texas heelsplitter	Endangered	
Macrochelys temminckii	Alligator snapping turtle	Vulnerable	
Dipodomys nitraoides nitraoides	Tipton kangaroo rat	Vulnerable	
Ammospermophilus nelsoni	San Joaquin antelope squirrel	Endangered	
Vulpes macrotis mutica	San Joaquin kit fox/ Zorro de San Joaquín	Endangered	
Gambelia sila	Blunt Nose Lepoard Lizard	Endangered	
Hieraaetus fasciatus	Aguila Bonelli	Least concern	Poblaciones en descenso, medidas de vigilancia especiales en obra
Chioglossa lusitanica	Golden-striped salamander/ Salamandra rabilarga	Vulnerable	
Rana iberica	Iberian frog/ Rana iberica	Vulnerable	

Margaritifera margaritifera	Freshwater pearl mussel/ ostra perlífera de agua dulce	Endangered	
Cedrela odorata	Cedro americano / Spanish Cedar	Vulnerable	Veda regional
Anacardium excelsum	Caracolí		Veda regional
Lecythis tuyrana	Coco Cuna	Vulnerable	Veda regional
Pseudophryne australis	Red crowned toadlet	Vulnerable	
Apium repens	Creeping Marshwort/ Apio rastrero	Vulnerable	
Mustela lutreola	European mink/ Visón europeo	Critically endangered	
Testudo graeca	Common Tortoise/ Tortuga mora	Vulnerable	
Otis tarda	Great Bustard/ Avutarda	Vulnerable	
Neophron percnopterus	Egyptian vulture/ Alimoche común	Endangered	
Oxyura leucocephala	White-headed duck/ Malvasía cabeciblanca	Endangered	
Elephas maximus	Elefante asiático	Endangered	

305-1. EMISIONES DIRECTAS DE GEI (ALCANCE 1) (TCO2 EQ)

POR NEGOCIO	2009 (Año base)	2018	2019	2020
Budimex	27.744	77.094	64.373	55.237
Cadagua	18.669	599	695	467
Ferrovial Construcción	61.287	81.326	85.681	90.193
Webber	55.532	40.664	41.572	46.632
Ferrovial Corporación	375	260	219	151
Cintra	6.024	2.220	2.053	2.018
Amey	252.999	216.716	233.669	231.706
Broadspectrum	98.015	62.539	42.177	38.292
Ferrovial Servicios	452.448	350.891	444.391	352.793
Transchile	41	30	17	13
TOTAL tCO2 eq	973.135	832.339	914.847	817.503

POR FUENTE	2009 (Año base)	2018	2019*	2020
Refrigerantes	185	136	128	136
Estacionarias	258.406	287.157	292.637	293.795
Calefacción	3.942	5.356	7.591	8.677
Maquinaria	254.464	281.801	285.046	285.118
Móviles	384.578	307.211	271.227	261.123
Difusas	329.965	237.834	350.855	262.449

*Se ha reexpresado el dato de 2019 debido a recálculos surgidos durante el año 2020

Biogenic CO2 (tCO2/eq)	2009 (Año base)	2018	2019	2020
Construcción	768	51.935	54.678	52.390
Servicios	729.776	736.842	733.912	941.046
TOTAL	730.544	788.777	788.590	993.436

305-2. EMISIONES INDIRECTAS DE GEI AL GENERAR ENERGÍA (ALCANCE 2)

POR NEGOCIO	2009 (Año base)	2018	2019	2020
Budimex	19.921	18.446	15.953	16.726
Cadagua	44.552	11.138	5.920	2.095
Ferrovial Construcción	13.647	10.723	10.180	8.851
Webber	10.023	6.112	3.050	3.187
Ferrovial Corporación	521	345	360	365
Cintra	20.006	7.640	7.563	1.936
Amey	14.291	2.524	2.108	85
Broadspectrum	27.946	22.126	21.328	19.112
Ferrovial Servicios	15.049	12.376	2.070	274
Transchile	4	0	1	0
TOTAL tCO2 eq	165.959	91.430	68.533	52.632

EMISIONES DE GEI (SCOPE 1 + SCOPE 2) (TCO2 EQ/M€)

POR NEGOCIO	Año base (2009)	2018	2019	2020
Construccion	46,22	47,59	43,20	43
Corporacion	10,43	175,56	46,87	73
Infraestructuras	60,26	17,36	15,61	10
Servicios	230,75	98,36	105,04	108
Aeropuertos	6,29	4,69	2,60	2
Emisiones relativas (tCO2 eq/M€)	162,36	74,13	75,55	72,01

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 2020 por lo que se han considerado las emisiones de 2019.
- 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)	2018	2019	2020
Business travel	6.606	8.334	7.232	1.796
Capital Goods	569.407	314.611	118.081	411.535
Employee commuting	792	1.821	1.763	1.645
End of life treatment of sold products	57.368	40.708	31.667	23.152
Fuel and energy related activities	191.927	178.902	136.217	121.965
Purchased goods and services	1.756.724	1.114.191	1.102.148	1.021.375
Upstream leased	1.405	0	0	0
Upstream transportation and distribution	560.420	498.210	477.374	475.720
Use of sold product	478.824	436.067	499.904	209.022
Waste generated in operations	191.948	140.808	141.389	125.990
Investments	1.364.386	995.582	864.782	774.570
TOTAL	5.179.806	3.729.233	3.380.558	3.166.769

305-5. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

	2018	2019*	2020
EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACION BIOGAS			
GEI evitadas por la actividad de triaje (t CO2eq)	659.059	899.577	827.682
GEI evitadas por la captación de biogás (t CO2eq)	815.778	778.721	872.055
GEI evitadas por la captación de biogás en plantas de tratamiento (t CO2eq)	420.360	422.724	398.678
EMISIONES EVITADAS POR GENERACION DE ENERGIA			
En vertederos (t CO2eq)	29.626	18.760	35.490
En plantas de tratamiento de Agua (t CO2eq)	39.511	34.429	45.533
En plantas de incineración de residuos (t CO2eq)	47.087	54.191	47.567
EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES			
Electricidad comprada a terceros (t CO2eq)	51.107	55.891	62.184
TOTAL	2.062.528	2.264.293	2.289.190

*Se han recalculado los datos de 2019 para homogeneizarlos con los factores de conversión empleados en 2020.

305-7. ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NOX), ÓXIDOS DE AZUFRE (SOX) Y OTRAS EMISIONES SIGNIFICATIVAS AL AIRE

	NOx (Tn)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	66,25	26,00	5,88	76,54	15,10
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	966,72	2.234	278,53	0	117,21
Emisiones procedentes de Electricidad	44,02	17,09	0,34	68,93	3,75
	NOx (g/Kg)	CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	SOx (g/kg)	Partículas (g/Kg)
Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción	1.372,86	313,67	97,24	0	110,88

Pueden consultarse los datos de 2019 en el Informe Anual Integrado 2019, página 127.

306-2. RESIDUOS POR TIPO Y MÉTODO DE ELIMINACIÓN

	2018	2019	2020
Residuos producidos de construcción y demolición producidos (m3)	2.344.504	1.466.767	7.569.434
Total de tierras de excavación (m3)	19.363.051	21.648.346	21.291.070
Tierra vegetal reutilizada (m3)	922.936	2.894.515	1.576.854

Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra (m3)	528.749	762.077	931.948
Material reutilizado en obra (m3)	14.336.346	12.059.463	15.889.312
Material enviado a otra obra o relleno autorizado (m3)	3.575.020	5.932.290	2.892.956
Residuos no peligrosos producidos(t)*	450.707	442.691	357.901
Total residuos peligrosos producidos (t)*	18.419	37.973	20.002

*Se ha producido un cambio de criterio de reporte, pasando de reportar residuos gestionados a reportar residuos producidos para evitar confusión al lector.

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 y Polonia

Descripción	Zona	
Edif. Hotelero Fractal Rivas	España	BREEAM BUENO
Rehabilitación oficinas Claudio Coello	España	LEED
Plataf Logist Marchamalo 2f-2	España	LEED
Puerto Seco UTE	España	BREEAM Muy BUENO
58 Vdas. Paseo De La Habana	España	BREEAM BUENO
Edif. Oficinas Las Tablas	España	LEED Platino y WELL Platino
Acond. Edif Velázquez 88 Madrid	España	LEED Platino
Edif. Oficinas Citrus Pozuelo	España	LEED Platino
C.I.T. Metro De Madrid	España	VERDE
Nave B Pulsar en Torija	España	LEED Plata
Nave Pulsar en Torija	España	LEED Plata
Edif. Oficinas Las Tablas	España	LEED Oro
Edif. Potencia Y Control	Castilla La Mancha	B
Nave B Pulsar En Torija	Castilla La Mancha	A
Nave Pulsar En Torija	Castilla La Mancha	O
26 Viviendas Unifamiliares. R. Conquistadores Badajoz	Extremadura	A
Rectorado CEU Valencia	Valencia	B
Edificio comercial y de oficinas IKEA Poznań	Polonia	BREEAM
Construcción del complejo Monopolis en Łódź	Polonia	BREEAM

401-1. NUEVAS CONTRATACIONES DE EMPLEADOS Y ROTACIÓN DE PERSONAL

A lo largo de 2020, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 33.616 (30.305 en 2019), lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 41,96% (33,68 en 2019), 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	2.165	2.460	1.821	6.446	14.441
	Mujeres	2.261	2.713	3.021	7.995	
Reino Unido	Hombres	646	750	398	1.794	2487
	Mujeres	248	267	178	693	
EE.UU	Hombres	1.649	1.962	1.583	5.194	5.876
	Mujeres	196	315	171	682	
Canadá	Hombres	111	191	356	658	721
	Mujeres	11	29	23	63	

Polonia	Hombres	261	336	166	763	967
	Mujeres	111	80	13	204	
Latinoamérica	Hombres	1.665	2.431	1.655	5.751	6.072
	Mujeres	114	159	48	321	
Resto de países	Hombres	581	740	624	1.945	3.052
	Mujeres	276	352	479	1.107	
TOTAL	Hombres	7.078	8.870	6.603	22.551	33.616
	Mujeres	3.217	3.915	3.933	11.065	
	Subtotal	10.295	12.785	10.536		

El índice de rotación voluntario e involuntario de 2020 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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,02
Senior Manager	0,00	0,02	0,03	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,01	0,00	0,03	0,05	0,00	0,01	0,01	0,11
Manager	0,02	0,17	0,12	0,01	0,04	0,01	0,00	0,04	0,05	0,00	0,01	0,01	0,02	0,21	0,17	0,01	0,06	0,02	0,49
Senior Professional / Supervisor	0,02	0,13	0,11	0,02	0,05	0,02	0,01	0,07	0,07	0,00	0,03	0,02	0,03	0,20	0,17	0,02	0,08	0,03	0,54
Professional	0,22	0,35	0,31	0,09	0,12	0,05	0,05	0,12	0,09	0,02	0,03	0,02	0,27	0,47	0,41	0,11	0,15	0,06	1,47
Administratives / Support	0,05	0,03	0,01	0,06	0,05	0,04	0,05	0,03	0,02	0,03	0,03	0,03	0,10	0,07	0,03	0,09	0,08	0,08	0,45
Blue Collar	1,59	1,87	1,26	0,67	0,46	0,54	1,93	2,97	2,44	0,18	0,29	0,30	3,52	4,84	3,69	0,85	0,76	0,85	14,50
Subtotal por edad	1,90	2,58	1,84	0,85	0,74	0,67	2,04	3,24	2,69	0,24	0,40	0,39	3,94	5,82	4,54	1,08	1,14	1,06	
Subtotal por género		6,32			2,26			7,98			1,03			14,30			3,28		17,58
Total				8,57					9,01						17,58				

*El número total de bajas involuntarias de 2020 fue de 7.593 (5.059 en 2019)

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

	2018	2019	2020
Trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud (%)	70,2	70,3	67,5

403-8 TRABAJADORES CUBIERTOS POR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO

	2018	2019	2020
Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (%)	94	92	93

403-9. LESIONES POR ACCIDENTE LABORAL

403-10 DOLENCIAS Y ENFERMEDADES LABORALES

	2018	2019	2020
Índice de Frecuencia	12,2	10,3	9,2
Índice de Frecuencia (incluyendo contratistas)	10,0	7,7	7,2
Índice de frecuencia total recordable	2,7	2,32	2,0
Índice de frecuencia total recordable (incluyendo contratistas)	2,18	1,75	1,6
Índice de Gravedad	0,29	0,25	0,26
Tasa de absentismo	5,66	5,54	7,13
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales	0,44	0,39	0,26
Horas de absentismo (mill.horas)	9,77	9,52	10,85

Número de accidentes fatales de empleados	5	5	2
Número de accidentes fatales de contratistas	3	9	3

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

	2020											Horas por división 2020	
	2018	2019		Executives	Senior Manager	Manager	Senior Professional / Supervisor	Professional	Admin / Support	Blue Collar	Subtotal		Horas empl. y categ. 2020
Corporación	34.342	19.453	Hombres	532	714	669	2.363	370	163	34	4.845	16,9	19,0
			Mujeres	58	738	617	2.089	313	541	9	4.365	22,0	
Autopistas	21.087	14.446	Hombres	77	338	1.132	813	1.545	30	1.021	4.954	15,1	14,1
			Mujeres	8	176	243	525	539	274	102	1.865	12,0	
Aeropuertos	1.941	2.518	Hombres	12	148	151	21	0	0	0	332	10,4	12,9
			Mujeres	5	119	56	38	15	65	0	298	17,5	
Construcción	193.476	200.800	Hombres	1.691	10.486	40.306	26.956	31.420	5.738	23.008	139.605	9,5	10,7
			Mujeres	204	1.680	10.446	11.313	15.744	7.148	463	46.997	16,4	
Servicios	606.195	648.730	Hombres	834	3.453	14.147	25.362	28.528	2.082	294.329	368.735	9,5	8,4
			Mujeres	234	1.327	7.594	10.346	8.380	6.705	114.607	149.191	6,6	
Subtotal			Hombres	3.146	15.138	56.405	55.515	61.863	8.012	318.391	518.470	9,6	9,0
			Mujeres	507	4.038	18.955	24.310	24.991	14.733	115.181	202.716	7,8	
TOTAL	857.041	885.947				721.186							9,0

405-1. DIVERSIDAD EN ÓRGANOS DE GOBIERNO Y EMPLEADOS

	2020										TOTAL
		Executives	Senior Manager	Manager	Senior Professional / Supervisor	Professional	Administratives / Support	Blue Collar	Subtotal		
Corporación	Hombres	49	41	35	107	16	3	35	286		484
	Mujeres	6	20	27	92	12	24	17	198		
Autopistas	Hombres	0	37	54	48	42	6	141	328		483
	Mujeres	0	7	15	32	37	19	45	155		
Aeropuertos	Hombres	1	11	14	6	0	0	0	32		49
	Mujeres	0	3	1	5	3	5	0	17		
Construcción	Hombres	70	290	1.722	1.372	2.660	527	7.996	14.637		17.499
	Mujeres	5	29	388	509	1.194	531	206	2.862		
Servicios	Hombres	23	127	1.288	1.391	3.842	374	31.836	38.880		61.604
	Mujeres	5	31	346	519	1.402	868	19.554	22.724		
TOTAL	Hombres	143	506	3.113	2.924	6.560	910	40.008	54.163		80.119
	Mujeres	16	90	777	1.157	2.648	1.447	19.822	25.956		

Pueden consultarse los datos de 2019 en el Informe Anual Integrado 2019, página 129.

405-2 RATIO DEL SALARIO BASE Y DE LA REMUNERACIÓN DE MUJERES FRENTE A HOMBRES

Brecha salarial 2020 (expresado en moneda local). Datos a 31.12.2020 - salario Base + complementos salariales:

País	Género	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% brecha salarial (salario mediano) 2020	% brecha salarial (salario medio) 2020	% brecha salarial (salario mediano) 2019	% brecha salarial (salario medio) 2019																																																												
España	Mujeres	40 %	23.945 €	27.861 €	17,39 %	15,59 %	16,93 %	15,50 %																																																												
	Hombres	60 %	28.986 €	33.006 €					Reino Unido	Mujeres	29 %	£22.494	£30.724	32,61 %	24,56 %	28,95 %	25,60 %	Hombres	71 %	£33.379	£40.725	EE.UU. y Canadá	Mujeres	12 %	61.227 \$	69.424 \$	-2,00%	3,12 %	-1,70%	-1,76%	Hombres	88 %	60.026 \$	71.662 \$	Polonia	Mujeres	24 %	83.310 zł	106.757 zł	-5,69%	10,27 %	10,65%	12,55 %	Hombres	76 %	78.824 zł	118.970 zł	Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP	Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %
Reino Unido	Mujeres	29 %	£22.494	£30.724	32,61 %	24,56 %	28,95 %	25,60 %																																																												
	Hombres	71 %	£33.379	£40.725					EE.UU. y Canadá	Mujeres	12 %	61.227 \$	69.424 \$	-2,00%	3,12 %	-1,70%	-1,76%	Hombres	88 %	60.026 \$	71.662 \$	Polonia	Mujeres	24 %	83.310 zł	106.757 zł	-5,69%	10,27 %	10,65%	12,55 %	Hombres	76 %	78.824 zł	118.970 zł	Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP	Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €								
EE.UU. y Canadá	Mujeres	12 %	61.227 \$	69.424 \$	-2,00%	3,12 %	-1,70%	-1,76%																																																												
	Hombres	88 %	60.026 \$	71.662 \$					Polonia	Mujeres	24 %	83.310 zł	106.757 zł	-5,69%	10,27 %	10,65%	12,55 %	Hombres	76 %	78.824 zł	118.970 zł	Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP	Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €																					
Polonia	Mujeres	24 %	83.310 zł	106.757 zł	-5,69%	10,27 %	10,65%	12,55 %																																																												
	Hombres	76 %	78.824 zł	118.970 zł					Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP	Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €																																		
Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %																																																												
	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP					Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €																																															
Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %																																																												
	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €																																																																

Salarios medios (salario base + complementos salariales) por categoría profesional (expresado en moneda local):

País	Categoría Profesional	Género	% Empleados	Salario medio
España	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	20 %	75.795 €
		Hombres	80 %	103.095 €
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	34 %	43.033 €
		Hombres	66 %	50.071 €
	Professionals	Mujeres	27 %	34.495 €
		Hombres	73 %	43.727 €
	Administratives/Support	Mujeres	44 %	30.680 €
		Hombres	56 %	32.623 €
	Blue Collars	Mujeres	42 %	26.535 €
		Hombres	58 %	28.888 €
	TOTAL 2020	Mujeres	41 %	27.861 €
		Hombres	60 %	33.006 €
	TOTAL 2019	Mujeres	39 %	27.464 €
		Hombres	61 %	32.503 €

Reino Unido	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	18 %	£82.360
		Hombres	82 %	£90.609
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	23 %	£40.941
		Hombres	77 %	£47.657
	Professionals	Mujeres	26 %	£35.193
		Hombres	74 %	£41.512
	Administratives/Support	Mujeres	70 %	£23.075
		Hombres	30 %	£24.695
	Blue Collars	Mujeres	29 %	£22.015
		Hombres	71 %	£27.286
	TOTAL 2020	Mujeres	29 %	£30.724
		Hombres	71 %	£40.725
TOTAL 2019	Mujeres	27 %	£26.354	
	Hombres	73 %	£35.422	
EE.UU. y Canadá	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	28 %	138.617 \$
		Hombres	72 %	192.068 \$
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	19 %	95.648 \$
		Hombres	81 %	118.280 \$
	Professionals	Mujeres	19 %	75.199 \$
		Hombres	82 %	88.308 \$
	Administratives/Support	Mujeres	62 %	53.773 \$
		Hombres	39 %	76.797 \$
	Blue Collars	Mujeres	7 %	52.421 \$
		Hombres	93 %	59.743 \$
	TOTAL 2020	Mujeres	12 %	69.424 \$
		Hombres	88 %	71.662 \$
TOTAL 2019	Mujeres	13 %	67.475 \$	
	Hombres	87 %	66.311 \$	
Polonia	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	18 %	174.538 zł
		Hombres	82 %	200.796 zł
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	39 %	135.054 zł
		Hombres	61 %	158.949 zł
	Professionals	Mujeres	47 %	84.429 zł
		Hombres	53 %	89.822 zł
	Administratives/Support	Mujeres	72 %	61.127 zł
		Hombres	29 %	71.093 zł
	Blue Collars	Mujeres	1 %	46.485 zł
		Hombres	99 %	60.506 zł
	TOTAL 2020	Mujeres	24 %	106.757 zł
		Hombres	76 %	118.970 zł
TOTAL 2019	Mujeres	23 %	101.465 zł	
	Hombres	77 %	116.029 zł	

Chile	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	23 %	50.849.773 CLP
		Hombres	77 %	72.902.798 CLP
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	17 %	28.451.819 CLP
		Hombres	83 %	36.453.011 CLP
	Professionals	Mujeres	20 %	19.548.974 CLP
		Hombres	80 %	24.425.478 CLP
	Administratives/Support	Mujeres	41 %	12.908.606 CLP
		Hombres	59 %	14.208.108 CLP
	Blue Collars	Mujeres	6 %	10.571.875 CLP
		Hombres	94 %	11.725.925 CLP
	TOTAL 2020	Mujeres	8 %	16.380.451 CLP
		Hombres	92 %	15.120.235 CLP
TOTAL 2019	Mujeres	10 %	14.349.130 CLP	
	Hombres	90 %	14.828.112 CLP	
Portugal	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	32 %	60.862 €
		Hombres	68 %	73.182 €
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	36 %	39.161 €
		Hombres	64 %	50.085 €
	Professionals	Mujeres	24 %	19.041 €
		Hombres	76 %	20.499 €
	Administratives/Support	Mujeres	58 %	16.013 €
		Hombres	42 %	16.853 €
	Blue Collars	Mujeres	54 %	10.266 €
		Hombres	46 %	10.705 €
	TOTAL 2020	Mujeres	50 %	11.548 €
		Hombres	50 %	14.029 €
TOTAL 2019	Mujeres	47 %	9.343 €	
	Hombres	53 %	10.605 €	

Salarios medios (salario base + complementos salariales) por tramo de edad (expresado en moneda local):

País	Tramos Edad	Género	% Empleados	Salario medio
España	0-30	Mujeres	42,6 %	23.973 €
		Hombres	57,4 %	24.835 €
	30-45	Mujeres	37,8 %	28.999 €
		Hombres	62,2 %	31.240 €
	>45	Mujeres	42,0 %	27.854 €
		Hombres	58,0 %	35.778 €
	TOTAL 2020	Mujeres	40,5 %	27.861 €
		Hombres	59,5 %	33.006 €
Reino Unido	0-30	Mujeres	31,9 %	£39.980
		Hombres	68,1 %	£40.138
	30-45	Mujeres	31,0 %	£33.801
		Hombres	69,0 %	£35.635
	>45	Mujeres	26,8 %	£39.852
		Hombres	73,2 %	£38.707
	TOTAL 2020	Mujeres	29,0 %	£30.724
		Hombres	71,0 %	£40.725

EE.UU. y Canadá	0-30	Mujeres	12,5 %	62.649 \$
		Hombres	87,5 %	56.641 \$
	30-45	Mujeres	15,3 %	69.899 \$
		Hombres	84,7 %	77.894 \$
	>45	Mujeres	9,6 %	75.012 \$
		Hombres	90,4 %	76.979 \$
	TOTAL 2020	Mujeres	12,3 %	69.424 €
		Hombres	87,7 %	71.662 €
Polonia	0-30	Mujeres	36,6 %	74.861 zł
		Hombres	63,4 %	72.677 zł
	30-45	Mujeres	25,6 %	110.944 zł
		Hombres	74,4 %	122.801 zł
	>45	Mujeres	10,7 %	150.294 zł
		Hombres	89,3 %	104.699 zł
	TOTAL 2020	Mujeres	23,8 %	106.757 zł
		Hombres	76,2 %	118.970 zł
Chile	0-30	Mujeres	10,1 %	12.831.361 CLP
		Hombres	89,9 %	11.566.074 CLP
	30-45	Mujeres	7,9 %	19.776.287 CLP
		Hombres	92,1 %	15.230.930 CLP
	>45	Mujeres	6,6 %	14.115.065 CLP
		Hombres	93,4 %	17.964.317 CLP
	TOTAL 2020	Mujeres	8,1 %	16.380.451 CLP
		Hombres	91,9 %	15.120.235 CLP
Portugal	0-30	Mujeres	40,4 %	10.342 €
		Hombres	59,6 %	10.971 €
	30-45	Mujeres	44,9 %	11.459 €
		Hombres	55,1 %	12.287 €
	>45	Mujeres	55,5 %	13.360 €
		Hombres	44,5 %	14.350 €
	TOTAL 2020	Mujeres	50,0 %	11.548 €
		Hombres	50,0 %	14.029 €

En 2020 se reporta por primera vez la información de salarios medios por grupo de edad, género y país al haberse adaptado los sistemas informáticos para su recogida.

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.

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 la nueva 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 dos consejeros independientes y un consejero externo. 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.

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.

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.

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.

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.

DCFOM: Diseño, Construcción, Financiación, Operación y Mantenimiento.

DBF: Design-Build-Finance.

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).

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.

EC Horizon 2020: es el mayor programa de investigación e innovación de la UE con casi 80 mil millones de fondos disponibles durante 7 años (2014-2020), además de la inversión privada que este dinero atraerá. Promete más avances, descubrimientos y novedades mundiales al llevar grandes ideas del laboratorio al mercado. Visto como un medio para impulsar el crecimiento económico y crear empleos, Horizon 2020 cuenta con el respaldo político de los líderes europeos y los miembros del Parlamento Europeo.

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.

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

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



Ernst & Young, S.L.
C/ Ramundo Fernández Villaverde, 65
28003 Madrid

Tel.: 902 365 456
Fax: 915 727 300
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 2020, de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes (en adelante, Ferrovial) que forma parte del Informe de Gestión consolidado 2020 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" incluido 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 Informe de Gestión.

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 (NICC 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 2020 en función del análisis de materialidad realizado por Ferrovial y descrito en el Anexo 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 2020.
- 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 2020.
- 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 2020 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.

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 2020 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 Anexo 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 macro tendencias 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 01/21/02947 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.

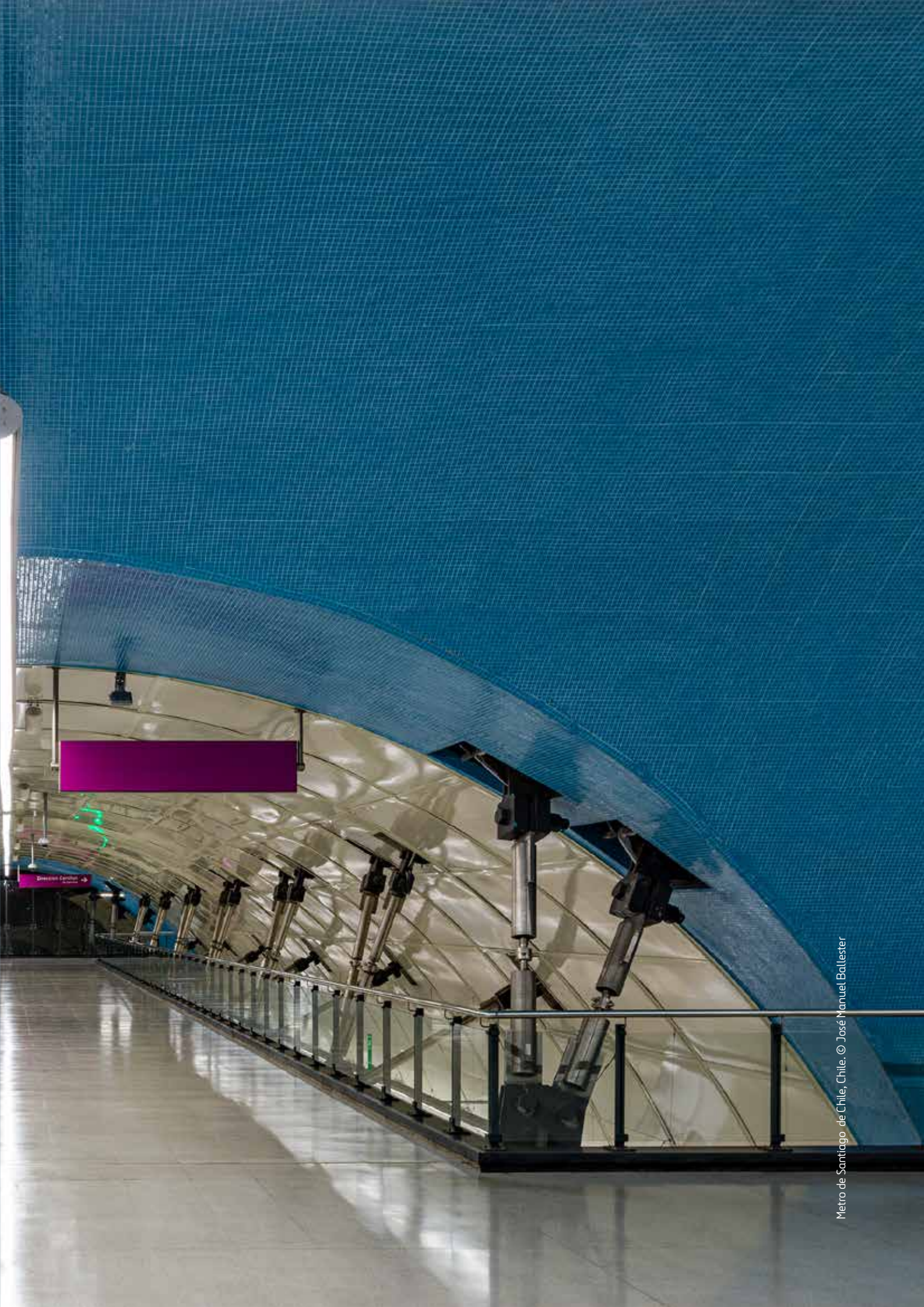

Alberto Castilla Vida

AA1000
Licensed Report
000-59 / V3-BEF19

25 de febrero de 2021



2. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS



Metro de Santiago de Chile, Chile. © José Manuel Ballester

INDICE

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	180
B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	182
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	183
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	184
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	185
F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2020	186
<hr/>		
	SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	186
1.1.	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	187
1.2.	IMPACTO COVID-19	189
1.3.	POLÍTICAS CONTABLES	193
1.4.	TIPO DE CAMBIO	201
1.5.	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	202
	SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO	203
2.1.	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	204
2.2.	OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	204
2.3.	GASTOS DE PERSONAL	204
2.4.	RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES	205
2.5.	DETERIOROS Y ENAJENACIONES	205
2.6.	RESULTADO FINANCIERO	206
2.7.	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	207
2.8.	GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	207
2.9.	RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	211
2.10.	RESULTADO DE MINORITARIOS	211
2.11.	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	211
	SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE	213
3.1.	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	214
3.2.	ACTIVOS INTANGIBLES	214
3.3.	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	215
3.4.	INMOVILIZADO MATERIAL	216
3.5.	INVERSIONES EN ASOCIADAS	217
3.6.	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	221
3.7.	DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	222
	SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE	224
4.1.	EXISTENCIAS	225
4.2.	DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	225
4.3.	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	225
4.4.	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	226
	SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN	228
5.1.	PATRIMONIO NETO	229
5.2.	DEUDA NETA CONSOLIDADA	232
5.3.	FLUJO DE CAJA	238
5.4.	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	240
5.5.	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	243
	SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES	247
6.1.	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	248
6.2.	DÉFICIT DE PENSIONES	248
6.3.	PROVISIONES	248
6.4.	OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	249
6.5.	PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	249
6.6.	RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	256
6.7.	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES	259
6.8.	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	259
6.9.	SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS	261
6.10.	HONORARIOS AUDITORES	261
6.11.	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	262
6.12.	ANEXOS	262

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

Activo (millones de euros)	Nota	2020	2019
Activos no corrientes		10.462	12.358
Fondo de comercio de consolidación	3.1	208	248
Activos intangibles	3.2	60	63
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	6.200	6.880
Activos modelo intangible		6.110	5.998
Activos modelo cuenta a cobrar		90	882
Inversiones inmobiliarias		2	2
Inmovilizado material	3.4	272	299
Derechos de uso	3.7	97	126
Inversiones en asociadas	3.5	1.710	2.557
Activos financieros no corrientes	3.6	852	1.247
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		164	171
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	654	970
Resto de cuentas a cobrar		34	106
Impuestos diferidos	2.8	586	502
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	475	434
Activos corrientes		12.666	11.751
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	4.071	4.936
Existencias	4.1	691	700
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		108	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.292	1.256
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		956	891
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		336	365
Tesorería y equivalentes	5.2	6.432	4.735
Sociedades de proyectos de infraestructuras		111	118
Caja restringida		8	6
Resto de tesorería y equivalentes		103	112
Sociedades exproyectos		6.321	4.617
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	72	27
TOTAL ACTIVO		23.128	24.109
Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	2020	2019
Patrimonio neto	5.1	3.827	5.087
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.187	4.304
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		640	783
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.245	1.347
Pasivos no corrientes		9.320	9.054
Déficit de pensiones	6.2	4	4
Provisiones a largo plazo	6.3	421	518
Pasivo por arrendamientos largo plazo	3.7	61	82
Deuda financiera	5.2	7.970	7.565
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		5.078	5.471
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		2.892	2.094
Otras deudas	6.4	17	25
Impuesto diferidos	2.8	428	475
Derivados financieros a valor razonable	5.5	419	385
Pasivos Corrientes		8.736	8.621
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	2.958	3.491
Pasivo por arrendamientos corto plazo	3.7	59	71
Deuda financiera	5.2	1.657	1.033
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		28	23
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		1.629	1.010
Derivados financieros a valor razonable	5.5	49	97
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		91	107
Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.030	3.072
Acreeedores comerciales		1.390	1.327
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.333	1.390
Otras cuentas a pagar a corto plazo		307	355
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	892	750
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		23.128	24.109

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera de los ejercicios 2020 y 2019

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (millones de euros)	Nota	2020			2019		
		Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2020	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2019
Cifra de ventas		6.341	0	6.341	6.054	0	6.054
Otros ingresos de explotación		3	0	3	2	0	2
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.1	6.344	0	6.344	6.056	0	6.056
Consumos		1.005	0	1.005	949	0	949
Otros gastos de explotación	2.2	3.815	0	3.815	3.959	0	3.959
Gastos de personal	2.3	1.115	0	1.115	1.027	0	1.027
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		5.935	0	5.935	5.935	0	5.935
Resultado bruto de explotación	2.4	409	0	409	121	0	121
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		198	0	198	180	0	180
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	211	0	211	-59	0	-59
Deterioros y enajenación de inmovilizado	2.5	0	15	15	423	36	460
Resultado de explotación		211	15	226	364	36	401
Resultado financiero financiación		-234	0	-234	-264	0	-264
Resultado derivados y otros resultados financieros		-1	39	37	2	-1	1
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-235	39	-197	-262	-1	-263
Resultado financiero financiación		-8	0	-8	28	0	28
Resultado derivados y otros resultados financieros		-32	5	-27	6	36	42
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		-40	5	-35	34	36	70
Resultado financiero	2.6	-275	44	-232	-228	35	-193
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	2.7	-328	-50	-378	269	27	296
Resultado consolidado antes de impuestos		-392	9	-384	405	98	504
Impuesto sobre sociedades	2.8	42	-13	28	-39	-8	-47
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		-350	-4	-356	366	90	457
Resultado operaciones discontinuadas		-4	1	-3	265	-463	-198
Resultado consolidado del ejercicio		-354	-3	-359	631	-373	259
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	2.10	-42	-9	-51	9	0	9
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		-396	-12	-410	640	-373	268
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	2.11		Básico	-0,57		Básico	0,35
			Diluido	-0,57		Diluido	0,35

(*) 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 venta y enajenación de participaciones en empresas del Grupo o asociadas. Cuando, como consecuencia de dichas enajenaciones, tiene lugar una 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.

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada de los ejercicios 2020 y 2019.

C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

(millones de euros)	Nota	2020	2019
a) Resultado consolidado del ejercicio total		-359	259
Atribuidos a la Sociedad dominante		-410	268
Atribuidos a socios externos		51	-9
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	5.1	-399	92
Sociedades Integración Global		-226	-27
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	-188	-14
Impacto en reservas de planes de prestación definida	6.2	0	0
Diferencias de conversión		-87	-16
Efecto impositivo		49	3
Sociedades Mantenidas para la venta		11	-12
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		3	0
Impacto en reservas de planes de prestación definida		0	0
Diferencias de conversión		9	-12
Efecto impositivo		-1	0
Sociedades Puesta en Equivalencia		-184	131
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		-28	-15
Impacto en reservas de planes de prestación definida		-38	-6
Diferencias de conversión		-132	147
Efecto impositivo		14	5
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	5.1	46	0
Sociedades Integración Global		0	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
Sociedades Mantenidas para la venta		43	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		53	0
Efecto impositivo		-10	0
Sociedades Puesta en Equivalencia		3	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		4	0
Efecto impositivo		-1	0
a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		-712	351
Atribuidos a la Sociedad dominante		-711	333
Atribuidos a socios externos		-1	18

(*) 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).

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global de los ejercicios 2020 y 2019.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

(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	4.304	783	5.087
Saldo a 01.01.20	147	995	-75	505	-1.195	3.928	4.304	783	5.087
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	-410	-410	51	-359
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	-410	-711	-1	-712
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	-17	-17	1	-16
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-26	-26	16	-10
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	1	0	-8	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	5	5	-24	-20
Saldo a 31.12.2020	147	647	-13	505	-1.496	3.397	3.187	640	3.827

(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 31.12.18	148	1.274	-128	504	-1.261	3.993	4.530	833	5.363
Transición NIIF 16	0	0	0	0	0	-25	-25	0	-25
Saldo a 01.01.19	148	1.274	-128	504	-1.261	3.968	4.505	833	5.338
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	268	268	-9	259
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	66	0	65	27	92
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	66	268	333	18	351
Acuerdo dividendo flexible	2	0	0	0	0	-240	-238	0	-238
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-128	-128
Operaciones de autocartera	-3	-279	53	0	0	-53	-282	0	-282
Retribución al accionista	-1	-279	53	0	0	-293	-520	-128	-648
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	66	66
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	3	3	0	3
Otros movimientos	0	0	0	0	0	-6	-6	-4	-10
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-3	-3	62	59
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	1	0	-8	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	-4	-4	-2	-7
Saldo a 31.12.2019	147	995	-75	505	-1.195	3.928	4.304	783	5.087

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto de los ejercicios 2020 y 2019.

E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

(Millones de euros)	NOTA	2020	2019
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante	2.11	-410	268
Ajustes al resultado		997	236
Minoritarios		51	-9
Resultado neto operaciones discontinuadas		3	198
Impuesto		-28	47
Resultado por equivalencia		378	-296
Resultado financiero		232	194
Deterioro y enajenación inmovilizado		-15	-460
Amortizaciones		198	180
RBE operaciones discontinuadas	2.9	178	382
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		587	504
Pago de Impuesto	2.8.2	-101	-61
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	308	206
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	3.5	299	529
Flujo de operaciones	5.3	1.093	1.178
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	3.2 y 3.4	-116	-202
Inversión proyectos Infraestructuras	3.3	-129	-157
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades		-152	-34
Intereses recibidos	2.6	25	40
Inversión caja restringida largo plazo		253	-528
Desinversión proyectos Infraestructuras	6.3	0	115
Desinversión/venta sociedades	1.1.4	501	484
Flujo de inversión		382	-282
Flujo antes de financiación		1.475	896
Flujo de capital procedente de socios externos		19	70
Dividendo flexible		-122	-238
Compra de Autocartera		-255	-282
Remuneración al accionista	5.1	-377	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	-133	-124
Otros movimientos de fondos propios	1.2.3.3 y 5.1.2	-24	-6
Flujo financiación propia		-515	-580
Intereses pagados	2.6	-274	-286
Pagos por arrendamientos		-89	-135
Aumento endeudamiento financiero		2.209	1.376
Disminución endeudamiento financiero		-805	-633
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		-96	117
Flujo de financiación		430	-141
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-133	58
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		-6	-34
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas	5.3	-70	-49
Variación tesorería y equivalentes	5.2	1.697	730
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.735	4.005
Tesorería y equivalentes al final del periodo		6.432	4.735

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Flujo de Caja Consolidado de los ejercicios 2020 y 2019.

F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2020

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

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

BASES DE PRESENTACIÓN Y NUEVAS NORMAS CONTABLES

Los estados financieros consolidados de Ferrovial han sido elaborados conforme a las normas NIIF aplicables en la Unión Europea. En la Nota 1.3 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas. Durante el ejercicio 2020 no ha entrado en vigor ninguna norma contable que haya tenido un impacto relevante en los estados financieros.

Actividades de la sociedad

Dentro de los desgloses que se presentan en estos estados financieros, 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

A 31 de diciembre de 2020, la compañía continúa reportando como actividades discontinuadas los principales activos y pasivos vinculados a la división de Servicios, a pesar de haber transcurrido más de un año desde su primera clasificación, ya que la compañía sigue considerando altamente probable que se produzca dicha desinversión, y sus activos se encuentran en condiciones para su venta de forma inmediata. En este sentido, existen distintos mandatos de asesores en vigor y se están manteniendo conversaciones con potenciales inversores, con el objetivo de vender dichos activos a un precio que sea razonable de acuerdo con su actual valor de mercado.

El retraso en la ejecución ha tenido su origen en el impacto provocado por la crisis del COVID-19 y tras haber concluido que, dadas las condiciones actuales de mercado, era necesario plantear una venta separada de diferentes partes de la división en función del tipo de actividad dentro de un propio país, frente a un planteamiento inicial en el que la venta se pensaba realizar en base a las diferentes áreas geográficas en las que la organización estaba siendo gestionada, es decir España, Reino Unido, Australia y el resto del negocio internacional.

El pasado 30 de junio se hizo efectiva la venta de la actividad de servicios en Australia, tras haberse cumplido las condiciones precedentes fijadas en el contrato de compraventa firmado en diciembre de 2019 (nota 1.1.3).

Impacto del COVID-19

La pandemia del COVID-19 ha tenido un impacto muy relevante en los negocios en los que participa Ferrovial, especialmente en el negocio de Aeropuertos y Autopistas. Debido a las pérdidas generadas en el negocio de Aeropuertos, la sociedad ha cerrado sus estados financieros del ejercicio con un resultado negativo de -410 millones de euros, aunque ha generado en el ejercicio un flujo positivo de la actividad ex-proyectos antes de impuestos de 1.054 millones de euros (nota 5.3) y mantiene una posición de liquidez de 7.964 millones de euros (caja y equivalentes + líneas de crédito no dispuestas), cifra que representa un máximo histórico.

Con el objeto de presentar de forma global el impacto que ha supuesto el desarrollo de la pandemia y en línea con lo recomendado por ESMA, se presenta en la nota 1.2 una explicación sobre el impacto que la pandemia ha tenido en los estados financieros del ejercicio 2020, descripción del análisis realizado para concluir que la sociedad puede seguir trabajando bajo el principio de empresa en funcionamiento, análisis realizado sobre el impacto que el COVID-19 puede tener en el posible deterioro de activos y evaluación del posible impacto en los principales riesgos financieros, incluyendo un análisis sobre el riesgo de incumplimiento de covenants en los contratos de financiación.

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 venta parcial de la participación financiera en las autopistas portuguesas Norte Litoral y Algarve Via do Infante.

Juicios y estimaciones

En esta sección se incluyen las principales estimaciones que Ferrovial ha utilizado para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos (ver Nota 1.2.4).

Tipo de cambio

Aunque la moneda funcional de Ferrovial es el euro, una parte significativa de las actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro, destacando la exposición a la libra esterlina, dólar americano, canadiense, y el zloty polaco. La evolución de dichas monedas frente al euro se ilustra en la Nota 1.3.

Durante el ejercicio 2020 todas las monedas se han depreciado respecto al euro, con excepción del tipo de cambio de cierre en el caso del dólar australiano.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de -187 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

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., que no ha cambiado su denominación, sociedad 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 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, así como soluciones integrales para el desarrollo y gestión de redes eléctricas.
- **Servicios:** mantenimiento y conservación de infraestructuras, instalaciones y edificios; recogida y tratamiento de residuos; mantenimiento de instalaciones energéticas e industriales y prestación de otro tipo de servicios públicos. Como se comenta en la Nota 1.1.3, esta actividad permanece como actividad discontinuada desde el 31 de diciembre de 2018.

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 estos Estados Financieros, 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 servicios.

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 mantiene, recuperando dicha 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 las divisiones de construcción y servicios 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 los presentes Estados Financieros, 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 Inmobiliaria y Servicios realizada en Polonia por Budimex. La actividad de Servicios se encontraba clasificada en 2019 como actividad discontinuada y se realizaba a través de la filial FB Serwis, participada en un 51% por Ferrovial Servicios y un 49% por Budimex. En 2020 Budimex ha adquirido el 51% restante a Ferrovial Servicios, de forma que ha pasado a ser propietaria del 100% de la sociedad y a reportarse dentro de la División de Construcción como actividad continuada.

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

Actividades discontinuadas

A 31 de diciembre de 2020, la Compañía reporta como actividades discontinuadas los principales activos y pasivos vinculados a la División de Negocio de Servicios y sigue manteniendo abiertos diferentes procesos de venta sobre las áreas de actividad de la división.

Como se comenta en la Nota 1.1.4, el pasado 30 de junio de 2020, Ferrovial cerró la venta de su filial australiana Broadspectrum por 485,5 millones de dólares australianos (unos 303 millones de euros). El cierre se alcanzó después de que la transacción recibiera las autorizaciones regulatorias y de competencia. Esta cifra incluye el valor de la participación del 50% en una joint venture con un socio local que fue vendida al mismo en julio 2020 por 20 millones de dólares australianos (12 millones de euros).

Dicha operación se enmarca dentro del proceso de desinversión de su filial de Servicios iniciado en febrero de 2019 y comprende la venta de los negocios de Broadspectrum en los mercados de Australia y Nueva Zelanda. Esta transacción ha supuesto una pérdida de 64 millones de euros en la línea de Resultado neto de operaciones discontinuadas, correspondiente principalmente a la reclasificación desde fondos propios a resultados de los importes acumulados en patrimonio por diferencias de conversión y por variaciones de los derivados utilizados para cubrir la exposición neta de la inversión en el extranjero (NIC 21).

Este impacto tiene su origen en la depreciación del dólar australiano respecto al euro entre la fecha de compra y la fecha de desinversión. Dicha pérdida no tiene impacto ni en caja ni en fondos propios.

El impacto en caja de la operación incluyendo la venta de la mencionada joint venture asciende a 300 millones de euros, de los que 291 millones de euros corresponden al precio pagado por Ventia (465,5 millones de dólares australianos), menos 2,3 millones de euros de costes asociados a la venta. El impacto en el flujo de caja por la salida de perímetro asciende a -78 millones de euros por la variación de posición neta de tesorería, principalmente por la cancelación de posiciones intercompañía que el Grupo mantenía con su filial australiana.

Respecto al resto de actividades, tal y como se indicó en la Junta General de Accionistas celebrada el pasado 17 de abril de 2020, el Grupo sigue a fecha de emisión de estos estados financieros comprometido con la venta de la división de Servicios.

El retraso en la ejecución ha tenido su origen en el impacto provocado por la crisis del COVID-19 y tras haber concluido que, dadas las condiciones actuales de mercado, era necesario plantear una venta separada de diferentes partes de la división en función del tipo de actividad dentro de un propio país, frente a un planteamiento inicial en el que la venta se pensaba realizar en base a las diferentes áreas en las que la organización estaba siendo gestionada, es decir España, Reino Unido, Australia y el resto del negocio internacional.

En este sentido, existen distintos mandatos de asesores en vigor y se están teniendo 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, para aquellos activos para los que actualmente existen ofertas no vinculantes o vinculantes se ha utilizado la información relativa a dichas ofertas. En el caso de las actividades de Amey, como ya ocurrió en el ejercicio 2019, se ha utilizado la valoración realizada por un experto independiente (que ha tenido en cuenta la existencia de ofertas en aquellas unidades de Negocios donde esta información estaba disponible), y en el caso de resto de negocios, para que los que no existe una oferta o una valoración de un tercero, la metodología de valoración utilizada ha sido la de valoración por múltiplos, usando como referencia el EBITDA de cierre de 2020. En dicho análisis se ha considerado el impacto del COVID-19, con el objetivo de obtener un EBITDA normalizado que refleje la mejor estimación de la situación de estas compañías a futuro. En cuanto a los múltiplos utilizados se han tomado las referencias disponibles, tanto las relativas a las ofertas recibidas en 2019, las de empresas cotizadas y la de transacciones comparables, incluyendo transacciones realizadas post COVID-19 de las que se dispone de información. El valor por múltiplos se ha contrastado con una valoración por descuento de flujos de caja.

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.

Tras el ejercicio de valoración realizado y la comparación con el valor contable de los activos se han registrado en el ejercicio 2020 los siguientes deterioros: -34 millones de euros fundamentalmente relacionado con el negocio de Waste Treatment en el Reino Unido (Amey) y -25 millones de euros en el negocio de Servicios Internacional.

Impacto en la presentación de los Estados Financieros

La reclasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada tiene los siguientes impactos en los presentes estados financieros:

- 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 2020 como para el ejercicio 2019 (ver Nota 2.9). Conforme a lo establecido en la NIIF 5, dicho resultado no incluye la amortización de estos activos. También recoge dicho epígrafe los posibles resultados por deterioros debido a 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 2020 y diciembre 2019:

División Servicios de euros)	(Millones)		
	2020.DEC	2019.DEC	VAR.
Activos no corrientes	3.093	3.944	-851
Fondo de comercio	1.342	1.708	-366
Activos intangibles	207	390	-183
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	437	423	15
Inmovilizado material	406	498	-92
Derecho de uso	328	377	-49
Impuestos Diferidos	272	421	-149
Otros activos no corrientes	101	127	-26
Activos corrientes	1.627	2.271	-645
Existencias	27	59	-32
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.193	1.606	-413
Tesorería y equivalentes	394	570	-177
Otros activos corrientes	14	36	-22
TOTAL Activo	4.720	6.215	-1.495
Provisión valor razonable	-836	-1.279	443
TOTAL Activos clasif. como act. Discontinuadas	3.884	4.936	-1.052

División Servicios de euros)	(Millones)		
	2020.DEC	2019.DEC	VAR.
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	38	44	-6
Pasivos no corrientes	1.074	1.423	-350
Provisiones a largo plazo	261	272	-11
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	143	191	-48
Deuda financiera	275	544	-269
Otros pasivos no corrientes	394	416	-21
Pasivos corrientes	1.760	2.023	-263
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	51	77	-26
Deuda financiera	82	56	26
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	1.328	1.661	-333
Provisiones para operaciones de tráfico	272	224	48
Otros pasivos corrientes	27	6	21
TOTAL Pasivos clasif. como act. Discontinuadas	2.872	3.491	-618

Como se desprende de la tabla, el saldo neto de activos y pasivos relacionados con la actividad discontinuada de Servicios es 1.012 millones de euros, de los cuales 1.001 corresponden a la sociedad dominante. La disminución en las partidas del balance con respecto a 2019 viene motivada principalmente por la venta de Broadpectrum en Junio de 2020.

Activos y pasivos mantenidos para la venta

Como se comenta en la Nota 1.1.4, en septiembre de 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las autopistas portuguesas Norte Litoral y Via do Infante, sociedades integradas por puesta en equivalencia, con el fondo DIF Infrastructure VI, habiéndose producido en diciembre 2020 la venta parcial de las mismas. Al cierre del ejercicio el Grupo mantiene aún una participación del 20% en ambas concesiones, cuya venta se terminará durante el ejercicio 2021.

Adicionalmente, en diciembre 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones que el Grupo tiene en la Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U. (100%) y de Urbs Iudex Et Causidicus, S.A - URBICSA - (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 40,7 millones de euros y 16,2 millones de euros respectivamente. A la fecha de cierre de los presentes estados financieros, no se ha reconocido el impacto contable de la operación al estar la ejecución del acuerdo pendiente de la autorización de los organismos correspondientes.

A diferencia del caso de la División de Servicios, al no tratarse de un segmento o actividad de negocio, los resultados generados se siguen reportando en las líneas correspondientes de la cuenta de resultados.

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 2020:

Activos mant. para la venta (Millones de euros)	2020.DEC
Activos no corrientes	170
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	96
Inversiones en sociedades asociadas	68
Impuestos Diferidos	5
Activos corrientes	16
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5
Tesorería y equivalentes	11
TOTAL Activos clasif. como mantenidos para la venta	186

Pasivos mant. para la venta (Millones de euros)	2020.DEC
Pasivos no corrientes	82
Deuda financiera	56
Otras deudas	8
Derivados financieros a valor razonable	18
Pasivos corrientes	3
Deuda financiera	2
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	1
TOTAL Pasivos clasif. como mantenidos para la venta	85

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 2020.

Autopistas

Durante el ejercicio 2020 se han presentado, para su aprobación, las condiciones de venta directa a DIF, actual socio, de un 49% de Norte Litoral, un 48% de Algarve y Algarve International B.V. ("AIBV"), que es tenedora de deuda de Algarve. El precio de venta conjunto asciende a 171,9 millones de euros.

Debido a que la venta estaba sujeta a la autorización de los bancos, a que se requería autorización de la Administración siempre que Cintra reduzca su participación por debajo del 20%, y con el objetivo de adelantar al máximo la recepción de los fondos, en la negociación con DIF se ha acordado la venta parcial de un paquete inicial del 29% de participación en Norte Litoral y el 28% de Algarve, por importe de 100 millones de euros. Esta venta parcial se ha efectuado el 17 de diciembre, generando esta operación una minusvalía de -1 millón de euros. A diciembre de 2020, Cintra mantiene un 20% de participación en ambas concesiones, cuya venta se producirá el próximo año.

Ferrovial, a través de su filial de autopistas Cintra, ha adquirido el 4 de diciembre de este año, un 15% adicional de la autopista I-77, ubicada en Carolina del Norte, Estados Unidos. La operación está valorada en 77,7 millones de dólares (unos 68 millones de euros), más un pago diferido basado en el rendimiento del activo en junio del 2024, estimado en 2,7 millones de dólares (unos 2,4 millones de euros). De esta forma, la participación de Ferrovial pasará de un 50,1% a un 65,1% del activo. El impacto de la transacción es de -38 millones de euros en reservas de la sociedad dominante y -30 millones en socios externos (Nota 5.1).

Construcción

En junio de 2020 se llevó a cabo la venta de 1.276.505 acciones de Budimex (equivalente al 5% de la participación de la compañía), sin impacto en la Cuenta de Resultados ya que se mantiene una posición de control en la compañía (50,1%).

El impacto en caja de la transacción asciende a 58 millones de euros (255 millones de zlotys). La diferencia entre el precio de la transacción y el valor contable de la participación vendida ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía consolidada de 43 millones de euros, registrada como reservas atribuibles a la sociedad dominante.

Con fecha 29 de diciembre de 2020 la sociedad Ferrovial Construcción S.A. ha adquirido la totalidad del capital social de la sociedad Siemsa Industria, S.A. a Ferrovial Servicios S.A.U., por un importe de 16 millones de euros. Esta sociedad presta servicios para los sectores de energía, petroquímico e industrial, y después de esta operación interna ha dejado de formar parte de la División de Servicios, donde se encontraba clasificada como actividad discontinuada, incorporándose a la División de Construcción del Grupo.

Servicios

Asimismo, el pasado 30 de junio de 2020 Ferrovial cerró la venta de su filial australiana de Servicios Broadpectrum a Ventia por 485,5 millones de dólares australianos (unos 303 millones de euros). La operación se ha saldado con unas pérdidas de -64 millones de euros (ver Nota 1.3)

Otros Negocios

El 1 de julio de 2020 se produjo la venta del 30% de Car Sharing Mobility Services, S.L. (CSMS) a Renault por valor de 1,7 millones de euros, equivalentes al importe aportado por Ferrovial por ese 30% desde el inicio de las operaciones. CSMS pasa a estar bajo el control conjunto de Ferrovial y Renault.

1.2. IMPACTO COVID-19

La Organización Mundial de la Salud declaró el COVID-19 pandemia global en marzo de 2020. La mayor parte de las operaciones de Ferrovial se encuentra en países que están en mayor o menor medida expuestos al brote de COVID-19, y que han tomado medidas drásticas como la declaración de estados de emergencia, cierre de fronteras para viajeros internacionales y restricción de movimientos de sus propios ciudadanos.

Estas medidas han provocado una reducción en el consumo, las actividades comerciales y la producción industrial que han afectado severamente a su economía, lo cual ha supuesto una reducción en la demanda de los servicios ofrecidos por Ferrovial, especialmente, aunque no de forma exclusiva, en aquellos relacionados con la movilidad.

Con el objeto de presentar de forma global el impacto que ha supuesto el desarrollo de la pandemia y en línea con lo recomendado por ESMA, se presenta en esta nota una explicación sobre el impacto que la pandemia ha tenido en los estados financieros del ejercicio 2020, descripción del análisis realizado para concluir que la sociedad puede seguir trabajando bajo el principio de empresa en funcionamiento, análisis realizado sobre el impacto que el COVID-19 puede tener en el posible deterioro de activos y 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 de los estados financieros del ejercicio 2020 y medidas mitigantes adoptadas

Los efectos del COVID-19 sobre los resultados de los negocios de Ferrovial han sido los siguientes:

División Aeropuertos

La pandemia ha supuesto una reducción drástica en el volumen de pasajeros tanto en Heathrow como en AGS (sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton), ambas sociedades consolidadas por puesta en equivalencia.

Esta evolución es la que explica el resultado neto negativo generado por Ferrovial, ya que del total de pérdidas en el ejercicio, -410 millones de euros, el negocio de Aeropuertos aporta un total de -466 millones, correspondiendo -396 millones al aeropuerto de Heathrow y -51 millones a AGS.

La evolución de los pasajeros en los meses posteriores al comienzo de la pandemia ha sido la siguiente:

Evolución pasajeros (*)	jun-20	sep-20	dic-20	2020
HEATHROW	-95,2%	-81,5%	-82,9%	-72,7%
Aberdeen	-83,6%	-71,8%	-70,9%	-65,3%
Glasgow	-98,7%	-82,9%	-90,2%	-78,0%
Southampton	-97,6%	-89,8%	-95,8%	-83,4%
TOTAL AGS	-95,6%	-81,5%	-86,3%	-75,9%

(*) Información mensual comparada con el mismo mes del año anterior, excepto información 2020, que refleja variaciones acumuladas de los 12 meses del año.

Como consecuencia del impacto del COVID-19, la reducción de proyectos de inversión y el retraso de la expansión, el aeropuerto de Heathrow llevó a cabo una revisión detallada de su estructura organizativa para simplificar las operaciones y reducir los gastos. Como resultado, se ha registrado un gasto excepcional de -92 millones de libras (-21 millones de euros al % de Ferrovial) relacionadas con las medidas de reducción de costes de personal que supondrán un ahorro de costes a futuro. Heathrow también ha revisado su cartera de activos, especialmente los activos en construcción. Algunos proyectos se han suspendido mientras otros no se espera que se reinicien en un futuro próximo. Esto ha resultado en un deterioro de activos fijos de -92 millones de libras (-21 millones de euros al % de Ferrovial). En AGS, se ha registrado un gasto excepcional de 7 millones de libras (3 millones de euros al % de Ferrovial) relacionado con la reestructuración organizativa.

Igualmente, en el aeropuerto de Heathrow se ha producido un impacto negativo en la cuenta de resultados por la variación de derivados por un total de -202 millones de libras (-46 millones de euros al % de Ferrovial), cuyo valor negativo ha aumentado principalmente debido a la reducción de las expectativas de tipos de interés a futuro, como consecuencia de la crisis económica global, y que se aprecia en la reducción media de 60 puntos básicos en la curva del LIBOR a 6 meses.

Tanto en Heathrow como en AGS se han tomado medidas orientadas a amortiguar el impacto en las cuentas de resultados y a preservar el nivel de caja disponible. Entre estas medidas destacan:

- Reducción de gastos operativos en el ejercicio 2020 de 303 millones de libras en Heathrow y 37 millones de libras en AGS comparado con el Presupuesto 2020. Dentro de estas medidas se incluyen una reestructuración organizativa y otras medidas temporales (utilización del "furlough" -baja temporal- y reducciones salariales), renegociación de contratos con proveedores, paralización de actividades no esenciales y consolidación de operaciones.
- Maximización de ingresos, aprovechando el exceso de capacidad en Heathrow para aumentar la cuota de mercado de Londres así como los vuelos de cargo.
- Reducción de inversiones en inmovilizado de 700 millones de libras en Heathrow y 25 millones de libras en AGS.
- Reducción de dividendos. No se han realizado distribuciones de dividendos en el ejercicio 2020, adicionales a las ya realizadas de forma previa al comienzo de la pandemia.

División Autopistas

Los tráficos se vieron severamente afectados en el mes de abril, con una recuperación progresiva en los meses siguientes, que se ha atenuado en el segundo semestre. La evolución del tráfico en las principales autopistas de Norte América ha sido la siguiente:

Evolución tráficos (*)	jun-20	sep-20	dic-20	2020
407 ETR	-57,8%	-38,2%	-48,6%	-45,4%
NTE	-31,3%	-20,3%	-19,4%	-26,2%
LBJ	-45,6%	-42,9%	-40,0%	-38,5%
NTE 35W	-15,9%	-10,0%	-10,4%	-14,7%

(*) En comparación con el mismo mes del año anterior

La caída de los tráficos ha provocado que el resultado bruto de explotación de la división de autopistas se haya reducido hasta 251 millones de euros, en comparación con el resultado del mismo periodo del año anterior (436 millones de euros). Igualmente, la aportación de los negocios que se integran por puesta en equivalencia, entre los que destaca la 407 ETR, también se ha visto reducida significativamente (33 millones de euros, en comparación con 153 millones de euros en 2019).

Las autopistas se están adaptando a la nueva situación tomando determinadas medidas mitigantes entre las que se encuentran:

- Reducción de gastos operativos: menores costes de cobro de peajes, reducción de campañas de comunicación y marketing o reducciones temporales de empleo.
- Retraso de actuaciones en inversión en inmovilizado. Se estima un impacto conjunto de esta medida junto con la anterior de 41 millones de euros (en términos proporcionales).
- Reducción de dividendos. La 407 ETR no ha pagado el dividendo del segundo ni del cuarto trimestre del año, lo que ha provocado una caída de los dividendos recibidos por Ferrovial de este activo a 160 millones de euros, en comparación con los 309 millones de euros de 2019.

División Construcción

A diferencia del negocio de Aeropuertos y Autopistas, en esta división el impacto ha sido más reducido y con desigual distribución por regiones, siendo España y Sudamérica las más afectadas por menor ritmo de ejecución en obras con costes fijos, retrasos en la llegada de personal y de suministros, costes de aceleración y material adicional de seguridad y salud. El impacto total en el resultado de explotación asciende a -49 millones de euros.

En este área de negocio también se han puesto en marcha medidas mitigantes orientados a la reducción de costes (estimadas en 3 millones de euros), así como a la reclamación de compensaciones por los retrasos sufridos y/o por los incrementos de costes de ejecución de los proyectos en aquellos contratos cubiertos por cláusulas de fuerza mayor o similares.

División Servicios (actividad discontinuada)

El COVID-19 también ha tenido un efecto negativo en la división de Servicios, especialmente durante los meses de confinamiento (abril y mayo en España; un periodo más largo en Reino Unido, hasta finales de junio), a los que han seguido medidas de restricción de movilidad, si bien menos drásticas, en paralelo a la evolución de la segunda y tercera olas.

La pandemia ha afectado al negocio de Servicios en las distintas geografías. En España, se han visto afectados especialmente los ingresos vinculados a los tráficos, como servicios a bordo en trenes y mantenimiento de carreteras en concesiones de peaje en sombra, sobrecostes, retrasos y reducción de trabajos no esenciales en las actividades de mantenimiento y soporte a la industria.

En Reino Unido, en las actividades de transporte y de mantenimiento de infraestructuras de agua y electricidad. También es reseñable la notable disminución en la actividad de oil&gas en Estados Unidos, provocadas por la fuerte reducción de la demanda de derivados del petróleo. El impacto en el resultado bruto de explotación de esta división ha ascendido a -102 millones de euros.

En relación a las medidas mitigantes llevadas a cabo, Ferrovial Servicios se ha acogido en determinados contratos en España a la posibilidad de utilizar expedientes de regulación temporal de empleo (ERTEs), que han afectado a 4.500 empleados, acumulando un impacto positivo de 41,5 ME.

En el Reino Unido, Amey se ha acogido a una serie de iniciativas impulsadas por el Gobierno Británico para asistir a la economía como:

- Subsidio del 80% del sueldo de los empleados que han sido dados de baja temporalmente (furlough -baja temporal-), con un límite de 2.500 libras por empleado, medida que concluyó en el cuarto trimestre y ha acumulado ayudas por importe de 7,9 millones de euros.
- Cobros anticipados de clientes públicos con el objeto de sostener la liquidez de los prestadores de servicios públicos a la administración, que han ido acompañadas de mayores pagos a proveedores y subcontratistas para garantizar la liquidez en la cadena de suministro.
- Diferimiento del pago de IVA del periodo de marzo a abril de 2020 hasta el período comprendido entre abril de 2021 a marzo de 2022.

Adicionalmente a las medidas explicadas, la división de Servicios ha implementado iniciativas de reducción de costes para adaptarse a las nuevas circunstancias del mercado, por un importe total aproximado de 110 millones de euros (en términos proporcionales), incluyendo ahorros de retrasos en inversiones en España por 15 millones de euros, así como ahorros por reducciones temporales de empleo: 42 millones de euros por ERTE's en España y 7 millones de euros por "furlough" en Reino Unido.

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 reducción en los dividendos recibidos (principalmente por la cancelación del dividendo del segundo y cuarto trimestres de la 407 ETR y de todos los de Heathrow posteriores al inicio de la pandemia). La evolución de los dividendos con respecto al año anterior ha sido la siguiente:

Dividendos recibidos	dic-20	dic-19	Variación
407 ETR	160	309	-149
LBJ	109	0	109
NTE	25	166	-140
HAH	29	145	-116
AGS	0	17	-17
Other	134	92	42
TOTAL	458	729	-271

En la división de Construcción, los impactos en el flujo de caja se asemejan en gran medida a la evolución de los resultados (-59 millones de euros). Por el contrario, la división de Servicios ha tenido un impacto positivo temporal en el fondo de maniobra, como consecuencia de las medidas gubernamentales en España y Reino Unido, que se explican en el apartado anterior. Este impacto positivo se espera que revierta progresivamente en los próximos meses.

1.2.2 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Como se ha indicado en el anterior apartado, las pérdidas del ejercicio por importe de -410 millones de euros tienen su origen en el impacto de la pandemia del COVID-19 especialmente en el negocio de Aeropuertos. Adicionalmente, la pandemia ha supuesto una reducción relevante en los dividendos recibidos de sus principales proyectos de infraestructuras.

Teniendo en cuenta esta situación y con el objeto de concluir sobre la aplicación en estos estados financieros del principio de empresa en funcionamiento, se ha realizado un análisis de las necesidades de caja del Grupo hasta el año 2022, partiendo de su actual posición de caja.

A este respecto, Ferrovial ha cerrado el ejercicio con una posición de liquidez en máximos históricos. En diciembre de 2020, ex-proyectos de infraestructuras, la liquidez alcanza los 7.964 millones de euros (caja y equivalentes + líneas de crédito no dispuestas) y la posición neta de caja ex infraestructuras se situó en 1.991 millones de euros. Es reseñable 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 2020.

Partiendo de esta posición de liquidez, Ferrovial ha actualizado su plan de negocio para los próximos dos años incorporando el impacto estimado del COVID-19 en cada una de sus áreas de actividad y asumiendo un escenario de recuperación paulatina de los niveles de actividad en el segundo semestre de 2021, una vez que el proceso de vacunación haya avanzado positivamente generando inmunidad de grupo y permitiendo un repunte de la economía. En dicho escenario, aunque no se asume ningún cobro de dividendos en el negocio de Aeropuertos, se asume una cierta recuperación de los dividendos de los proyectos de Autopistas a partir del segundo semestre de 2021 y en 2022. En el negocio de construcción no se consideran impactos relevantes provocados por el COVID-19 y respecto a los procesos de desinversión abiertos se supone que se firman a lo largo del ejercicio 2021 y se materializan en caja entre 2021 y 2022. Este escenario base no tendría un impacto relevante sobre la situación de liquidez actual de la sociedad.

Adicionalmente, sobre dicho escenario base se ha desarrollado un escenario estrés, incluyendo una serie de hipótesis sobre la evolución de la caja de la compañía en 2021 y 2022 ante un escenario de no recuperación de los efectos de la pandemia. Los impactos considerados en este escenario estrés son los siguientes:

- a. Asunción de no recepción de dividendos en 2021 y 2022 procedentes de proyectos de infraestructuras.
- b. Empeoramiento de las proyecciones de caja en el negocio de Construcción.
- c. Retraso de los procesos de venta actualmente en curso hasta después de 2022.
- d. Necesidades puntuales de recapitalización en determinados proyectos, por incumplimiento de los contratos de financiación (rotura de covenants).

La conclusión de dicho análisis es que, a pesar de que ese escenario estrés sí implicaría un deterioro muy significativo de la posición de caja de la compañía, se seguiría manteniendo una posición de caja suficiente para hacer frente a los compromisos asumidos. Por ello se concluye que, teniendo en cuenta la información disponible a la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la situación financiera de Ferrovial, y la diversidad de cartera de activos que mantiene el Grupo y que podrían ser objeto de operaciones de desinversión o refinanciación, junto con las medidas llevadas a cabo para compensar los efectos de la pandemia sobre sus actividades, los recursos financieros de Ferrovial son suficientes para garantizar la capacidad del Grupo para continuar aplicando el principio de empresa en funcionamiento durante los años 2021 y 2022, sin que existan incertidumbres significativas que puedan poner en duda esta conclusión.

1.2.3 Impacto en el deterioro de activos

Como se ha comentado anteriormente, las principales incertidumbres provocadas por el COVID-19 se centran en los proyectos de infraestructuras (autopistas y aeropuertos), debido a la drástica reducción del tráfico en las autopistas por las restricciones impuestas a la movilidad y del número de pasajeros en los aeropuertos.

La evolución futura de estos activos está sujeta a una serie de incertidumbres, como cuál puede ser el impacto de la congelación de la economía en los tráfico, el fomento del uso del teletrabajo y del comercio electrónico (en este caso el impacto es positivo por el incremento en el tráfico de vehículos pesados y comerciales por actividades de distribución/logística) o las medidas de distanciamiento social, que van a cambiar, al menos temporalmente, los hábitos de movimiento de los ciudadanos.

Esta situación y las incertidumbres sobre su evolución futura suponen un indicio relevante a efectos de analizar la posible existencia de deterioro en los activos vinculados a dichas actividades. En este sentido, se ha realizado un test de deterioro de los principales activos de autopistas y aeropuertos, así como de los fondos de comercio reconocidos en el balance que corresponden a las inversiones en Webber, Budimex y Transchile.

Respecto al impacto a corto y medio plazo del COVID-19 en los principales activos de autopistas, en la medida que se consiga inmunidad de grupo durante el año 2021 y una reactivación económica posterior, esperamos que se produzca una recuperación más rápida de los tráficos.

En el caso de los aeropuertos, debido a la incertidumbre que ha generado el COVID-19 en el sector, se ha utilizado un escenario base donde la recuperación de los niveles de tráfico se espera que sea más lenta que en las autopistas. Los niveles de tráfico de 2019 de AGS no se esperan recuperar antes de 2025 y los de HAH no se recuperan a lo largo del H7, que finaliza en 2026. Existe una elevada incertidumbre debido al impacto en los tráficos de decisiones gubernamentales o internacionales que restringe o imposibilitan el flujo de pasajeros por lo que cualquier estimación tendrá que ser revisada de forma periódica.

Respecto a las tasas de descuento utilizadas para realizar los test de deterioro, la compañía ha analizado la evolución de los principales parámetros de mercado y ha decidido incrementar la tasa de descuento entre 25 y 50 puntos básicos respecto a los niveles pre-COVID. A pesar de la reducción de la tasa libre de riesgo en los principales mercados en los que opera Ferrovial, el reciente aumento de la percepción del riesgo y de la rentabilidad esperada por los inversores provocado por la pandemia justifica dicho incremento en el coste de capital. Es importante señalar que la compañía utiliza parámetros conservadores en el caso de la tasa libre de riesgo, mediante la normalización de ésta (las tasas libres de riesgo normalizadas son entre 100 y 200 puntos básicos superiores al spot).

Tal y como se describe en más detalle en la Nota 3.1.2. para los fondos de comercio y en la Nota 3.3 relativa a participaciones en puesta en equivalencia, del ejercicio realizado se ha concluido que, con la información disponible a la fecha, no se prevé la existencia de deterioro en los activos analizados.

Por último, respecto al negocio de Servicios, dado que dichos activos continúan clasificados como actividades discontinuadas, se ha realizado una actualización del valor razonable

1.2.4 Impacto en riesgos financieros

Covenants

Los covenants más relevantes existentes en los contratos de financiación del Grupo son aquellos que pueden suponer un “default” (incumplimiento) de la deuda, y se engloban en las áreas de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos).

Autopistas

En los contratos de financiación de los principales proyectos de autopistas no existen ratios de “default” financiero que puedan conllevar la amortización anticipada de la deuda. Únicamente existe el denominado ratio “lock-up” de bloqueo de dividendos, que sí puede impedir las distribuciones de dividendos por parte de las autopistas.

La decisión de la 407 ETR de no pagar el dividendo del segundo y cuarto trimestres se explica como una medida de prudencia ante la incertidumbre, más que a un impedimento contractual.

Aeropuertos:

En Julio 2020 se recibió la aprobación de los acreedores de Heathrow Finance PLC (con más de un 95% de apoyo) de un “waiver” (dispensa) para el covenant de ICR (Interest Cover Ratio: Flujo de las operaciones dividido entre los intereses, superior a 1x) para el año 2020 y una modificación del covenant RAR (Regulatory Asset Ratio: Deuda Neta dividida entre el RAB o base de activos regulada inferior a 92,5%), aumentando el límite del 92,5% actual al 95% en 2020 y al 93,5% en 2021, de forma que no se esperan incumplimientos en junio de 2021 bajo el escenario de tráfico actual.

El mencionado “waiver” establece una serie de condiciones para el pago de dividendos y un mínimo de liquidez de 200 millones de libras temporalmente. Además, Heathrow concede a sus bonistas una subida de la rentabilidad de hasta un 0,75% adicional, un 0,25% concedido desde el día en que el “waiver” es efectivo, y dos tramos adicionales de 0,25% si el RAR se encuentre por encima del 92,5%, y el restante si el rating de cualquier bono cae por debajo de Ba3 o BB-.

En AGS, se preveía incumplir los ratios de Deuda Financiera Neta / EBITDA < 9,5x, y el Ratio de Cobertura al Servicio de la Deuda (RCS) >1,1x en 2020. El día 15 de junio se obtuvo un “waiver” para dichos covenants financieros de junio y diciembre 2020. El “waiver” de diciembre estaba sujeto a un test de liquidez realizable el 30 de noviembre de 2020 y que finalmente se ha cumplido.

Deuda corporativa:

La deuda corporativa se compone principalmente de los siguientes instrumentos de deuda: bonos corporativos, pagarés (Euro Commercial Paper - ECP) y líneas de liquidez corporativa. Ninguno de estos instrumentos incluye ratios de default financiero, por lo que no existe un riesgo de incumplimiento de este tipo de obligaciones.

Valoración de derivados

La pandemia del coronavirus y sus consecuencias económicas han provocado movimientos importantes en los mercados financieros que tienen un impacto directo en la valoración de la cartera de derivados del grupo Ferrovial. Cabe destacar la caída de los tipos de interés en determinadas monedas y el aumento del riesgo de crédito generalizado.

Tipos de interés

En algunas regiones la pandemia ha obligado a los Bancos Centrales a llevar a cabo bajadas de tipos de interés de emergencia y a adoptar medidas de liquidez extraordinarias que han provocado caídas generalizadas de los tipos de interés.

Estas caídas de tipos de interés en libra esterlina, euro y dólar estadounidense han tenido un impacto directo en la valoración de los Interest Rate Swaps (IRS) de Ferrovial en el período enero-diciembre 2020 (-28 millones de libras (ex- Heathrow), -14 millones de euros y -6 millones de dólares americanos, con contrapartida en reservas). En el caso de Heathrow, se ha registrado un impacto de -15 millones de euros en el resultado neto atribuible a Ferrovial por este concepto en el ejercicio 2020.

Riesgo de Crédito

El aumento del riesgo de crédito derivado de las consecuencias de la pandemia en la economía ha provocado un fuerte ensanchamiento de los spreads de crédito y de los Credit Default Swaps (CDS), así como un deterioro en la calidad crediticia de algunos proyectos y contrapartidas. Este efecto tiene un impacto directo en el cómputo de los ajustes por riesgo de crédito de los derivados.

En general, el incremento del riesgo de crédito tiene un efecto positivo en los derivados de pasivo (valoración negativa) y negativo en los derivados de Activo (valoración positiva). En concreto, ha supuesto un impacto entre enero y diciembre de 2020 de +11 millones de euros en los IRS en euros y de -1,4 millones de euros en el derivado de inflación de Autema. Estos impactos han sido registrados en reservas y en cuenta de resultados, en función del tratamiento contable de cada derivado.

Este aumento del riesgo de crédito podría ser una fuente de ineffectividad en la contabilidad de coberturas, si bien, tras las pruebas realizadas hasta la fecha, no ha supuesto una pérdida de efectividad significativa en ninguno de los derivados del grupo Ferrovial, excepto en los cross currency swaps (CCS) de Heathrow, que han tenido un impacto de -15 millones de euros netos en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial a diciembre de 2020, de los cuales -4 millones de euros corresponden a los generados por el impacto del CVA.

Inflación UK (RPI)

Si bien la inflación prevista en Reino Unido (RPI) se encuentra en niveles ligeramente inferiores a los de inicios de la pandemia, lo que beneficia a la cartera de Index Link Swaps (ILSs) de Heathrow cuyos pagos están ligados a la inflación esperada, la fuerte caída de los tipos de interés nominales en GBP ha provocado un impacto negativo mayor, debido al efecto negativo de los factores de descuento y el cobro de tipo de interés variable (LIBOR) en parte de su cartera (-16 millones de euros netos al porcentaje de participación de Ferrovial, con impacto en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias).

Deterioro de activos financieros

El procedimiento establecido por el Grupo para el deterioro de cuentas a cobrar está basado en el modelo de pérdidas esperadas de la NIIF 9. Con periodicidad anual, el Grupo revisa el rating de los clientes (o entidades concedentes para los activos financieros bajo CINIF 12), y calcula un porcentaje que refleja la probabilidad de que ocurra un incumplimiento de las obligaciones de pago y el porcentaje de pérdida que supondría el mismo. La realización de este ejercicio de revisión crediticia ha supuesto el reconocimiento de pérdidas por importe de 9 millones de euros, principalmente asociadas al proyecto de aeropuertos AGS (ver nota 3.6.1).

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 2020

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 2019, excepto por la adopción de las modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 por la Reforma al tipo de interés de referencia; dichas modificaciones entraron en vigor en la Unión Europea el 1 de enero de 2020, y consecuentemente, se han aplicado por primera vez en este ejercicio.

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 EURIBOR o el LIBOR.

Las modificaciones introducidas por la norma proporcionan una serie de exenciones que aplican a todas las relaciones de cobertura que están directamente afectadas por la reforma de los tipos de interés de referencia. Una relación de cobertura está afectada si dicha reforma da lugar a una incertidumbre sobre el momento y/o importe de los flujos de caja referenciados al tipo de interés del elemento cubierto o del instrumento de cobertura.

El grupo ha aplicado estas exenciones que prevé la norma a las relaciones de cobertura existentes a 1 de enero 2020 y a las que han sido designadas con posterioridad a dicha fecha y que están impactadas por la reforma de las tasas de referencia. Esta modificación de la NIIF 9 se aplicará hasta que la incertidumbre respecto al calendario o al importe de los flujos de efectivo de la partida cubierta o del instrumento de cobertura finalice o se discontinúe la relación de cobertura.

Los instrumentos de cobertura dentro del alcance de la modificación de las tasas de interés por tipología de cobertura son los siguientes:

Benchmark	Notional (MEUR)	Notional (M Local Currency)
Euribor	1.741,04	1.741,04
IRS	1.741,04	1.741,04
Libor GBP	2.130,12	1.931,21
IRS	646,81	579,24
CCS	1.483,31	1.351,97
Libor USD	399,73	456,79
IRS	149,73	183,04
CCS	250,00	273,75

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2020:

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 2020 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 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, en función de los análisis realizados hasta la fecha, se estima 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 2020 y 2019, 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): I-66 (50%), 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 29, -126 y 1.074 millones de euros (182, -133 y 963 millones de euros en 2019). 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 %	199
HS2 Enabling Works	Trabajos previos de adecuación y acondicionamiento de línea de alta velocidad HS2 en Reino Unido	37 %	116
Autopista Bucaramanga (Ruta del Cacao)	Ingeniería, procura y construcción del proyecto denominado Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó	70 %	59
Tokamak Iter	Construcción del reactor Tokamac localizado en Cadarache (Francia)	30 %	34
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 %	30
TOTAL			438

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 con 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 CINIF 12.

El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de -22 millones de euros después de impuestos y minoritarios (-127 millones de euros en 2019). 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 degressiva.

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 CINIF 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 CINIF 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	PEE
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

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

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 2020 y 2019 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 14 y 113 millones de euros respectivamente. Esta reducción viene motivada por la no admisión a trámite del recurso de casación del litigio que mantenía Autema (Autopista Terrasa Manresa, S.A.) con la Generalidad de Cataluña en relación al régimen concesional de este proyecto. Como consecuencia de dicha inadmisión, el proyecto pasa a registrarse bajo el modelo de activo intangible desde enero de 2020 por lo que no aplica el registro de remuneración financiera (ver Nota 2.1 y 6.5.1). 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 2020 y 26 millones de euros en 2019.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas existentes a las 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 Arney

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 encuentran 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).

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 valorarán 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 “output 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 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 en el periodo 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 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, el cual se realiza 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.

vii) 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 1.2.3.2.

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 Inmobiliaria

Consiste fundamentalmente en ingresos asociados a la venta de pisos, locales comerciales o garajes, que se reconocen cuando el comprador recibe el derecho legal y toma posesión física del activo. Cada unidad (piso, local, etc.) se considerará una obligación de desempeño separada y se reconocerá con la transferencia legal y económica del activo al comprador.

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 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 costos de venta, o por la desinversión.

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2020 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. Las estimaciones que se tienen en consideración a efectos del 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 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.

- ii. 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).
- iii. Estimaciones realizadas a efectos de determinar el principio de Empresa en Funcionamiento (ver nota 1.2)
- iv. Estimaciones realizadas en el ejercicio respecto al impacto del Covid 19 (ver nota 1.2)
- v. Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales (ver Notas 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).
- vi. Registro contable del bono híbrido garantizado subordinado (ver Nota 5.1.2. instrumentos de patrimonio)
- vii. Las estimaciones para la selección del criterio de consolidación a aplicar en relación a la pérdida de control (ver Nota 1.2.2 criterios de consolidación).
- viii. Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos vinculados con los mismos para determinar la existencia de relaciones de coberturas (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 2020 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 CINIIF 12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones)
- xii. Estimación del impacto del cambio del modelo concesional de cuenta a cobrar a activo intangible en el proyecto de Autema.
- xiii. 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).
- xiv. La valoración de los planes de entrega de acciones (ver Nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).
- xv. Estimación para la determinación del plazo de los contratos de arrendamiento cuando existen opciones de cancelación o ampliación; la 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 2020 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 2020 y diciembre de 2019 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio de cierre	2020	2019	Variación 20/19 (*)
Libra esterlina	0,8956	0,8467	5,78 %
Dólar americano	1,2225	1,1229	8,87 %
Dólar canadiense	1,5609	1,4573	7,11 %
Dólar australiano	1,5888	1,5986	-0,61 %
Zloty Polaco	4,5678	4,2565	7,31 %
Peso Chileno	868,6600	845,1700	2,78 %

(*) 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 2020 y diciembre de 2019 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio medio	2020	2019	Variación 20/19 (*)
Libra esterlina	0,8887	0,8745	1,62 %
Dólar americano	1,1465	1,1183	2,51 %
Dólar canadiense	1,5377	1,4800	3,90 %
Dólar australiano	1,6593	1,6077	3,21 %
Zloty Polaco	4,4673	4,2960	3,99 %
Peso Chileno	906,6242	796,8192	13,78 %

(*) 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 2020 las principales monedas en las que opera Ferrovial se han depreciado respecto al euro.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de -187 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 2020 como para el 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 es -410 millones de euros, se ha visto afectado por la pandemia de COVID-19, especialmente en el negocio de aeropuertos, ya que del total de pérdidas en el ejercicio, -410 millones de euros, el negocio de Aeropuertos aporta un total de -466 millones, correspondiendo -396 millones al aeropuerto de Heathrow y - 51 a AGS.

Además del impacto generado por la reducción de de la actividad con motivo del COVID-19, el resultado del ejercicio se ha visto influenciado por diversos impactos no recurrentes, algunos ligados también en parte a las medidas mitigantes adoptadas en los negocios para contrarrestar el efecto de la pandemia:

- Impactos no recurrentes en HAH por importe de -116 millones de euros, principalmente por ajustes de valor razonable de derivados (-46 millones de euros), costes relacionados con medidas de reducción de gastos de personal (-21 millones de euros) y regularización del tipo impositivo (-28 millones de euros).
- Otros impactos fiscales no recurrentes por importe de 43 millones de euros, principalmente como consecuencia de la reestimación realizada sobre la recuperabilidad de activos por impuestos diferidos, considerando probable dicha recuperación en base al saldo total de pasivos diferidos en cada jurisdicción (ver nota 2.8).
- Impacto no recurrente en Autema por importe de 22 millones de euros correspondiente a la variación del valor razonable de los derivados ILS (ver nota 2.6).

- Impacto no recurrente en Autema por 6 millones de euros asociados al cambio de régimen concesional por su traspaso al modelo de activo intangible (ver nota 2.5).
- Impacto no recurrente actividades discontinuadas por un total de -4 millones de euros, que corresponden principalmente al resultado negativo registrado por la venta de Broadspectrum (-64 millones de euros, ver nota 2.9), deterioro registrados en Reino Unido y Servicios Internacional por importe de -34 millones de euros y -25 millones de euros respectivamente, compensado parcialmente por el resultado positivo generado por el resto de negocios por importe de 121 millones de euros (excluyendo amortizaciones conforme NIIF 5).
- Impactos extraordinarios en AGS por -13 millones, principalmente relacionados con la reestructuración organizativa de personal llevada a cabo por la sociedad (-3 millones de euros), así como con la regularización de impuestos diferidos al 19%, que ha supuesto un impacto negativo de 9 millones de euros.
- Costes de reestructuración relacionados con el nuevo modelo operativo fijado por la compañía en su plan estratégico Horizon 24, por importe de -22 millones de euros.

A efectos de un mejor entendimiento, en esta sección se analiza la evolución de la cuenta de resultados, de las actividades continuadas por cada una de las líneas, terminando con un apartado relativo a la cuenta de las actividades discontinuadas.

Impactos no recurrentes	Saldos a 31/12/2020		Saldos a 31/12/2019	
	Rdo. antes impuestos	Resultado Neto	Rdo. antes impuestos	Resultado Neto
Impacto por derivados financieros (nota 2.6) excluyendo Autema	5	4	36	27
Derivado Autema (notas 2.6)	39	22	-1	-0
Deterioro Autema (notas 2.5)	10	6	-58	-58
Desinversión, desconsolidación y deterioro de proyectos (nota 2.5) excluyendo Autema	5	6	518	507
Impactos no recurrentes HAH (nota 2.7)	-116	-116	31	31
Otros impactos fiscales no recurrentes	0	43	0	14
Impactos no recurrentes actividades discontinuadas	0	-4	0	-263
Impactos no recurrentes AGS (nota 2.7)	-13	-13	0	0
Costes de reestructuración "Horizon 24"	-22	-22	0	0
Otros impactos	-7	-14	0	-5
TOTAL	-98	-87	526	253

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 2020 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2020	2019
Cifra de Ventas	6.341	6.054
Otros ingresos de explotación	3	2
Total ingresos de explotación	6.344	6.056

La cifra de ventas del Grupo a 31 de diciembre de 2020 relacionada con contratos con clientes según la interpretación de la NIIF 15 asciende a 6.255 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 14 millones de euros en 2020 (113 millones de euros en 2019), tal y como se describe en la Nota 1.2.3.2. Esta reducción viene motivada por la no admisión a trámite del recurso de casación del litigio que mantenía la sociedad concesionaria Autema con la Generalidad de Cataluña en relación al régimen concesional de este proyecto. Como consecuencia de dicha inadmisión, tal como se indica en la nota 6.5.1.a), en los doce meses del ejercicio 2020 el proyecto pasa a registrarse bajo el modelo de activo intangible.

Dentro de otros ingresos de explotación se recoge el impacto de las subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 3 millones de euros (2 millones de euros en 2019).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	2020	
			Total	Var. %
Construcción	4.833	1.029	5.862	8 %
Autopistas	403	1	405	-34 %
Aeropuertos	8	0	8	-58 %
Resto segmentos	72	120	193	28 %
Ajustes	0	-126	-126	-14 %
Total	5.317	1.024	6.341	5 %

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	2019	
			Total	Var. %
Construcción	4.985	428	5.413	
Autopistas	616	1	617	
Aeropuertos	19	0	19	
Resto segmentos	14	137	151	
Ajustes	0	-146	-146	
Total	5.634	420	6.054	

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 tal y como se comenta en la Nota 1.2.2 y en la Nota 6.8.

Las ventas del “resto de segmentos” corresponden 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.

El detalle de las ventas por segmento geográfico el siguiente:

(Millones de euros)	2020	2019	Var. 20/19
E.E.U.U.	2.467	1.934	533
Polonia	1.877	1.820	57
España	901	1.013	-112
Reino Unido	428	396	32
Canadá	12	59	-47
Resto	656	832	-176
TOTAL	6.341	6.054	287

Las ventas del Grupo ferroviario en sus cinco principales mercados alcanzan el 90 % 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	2020	2019	Var.
Trabajos realizados por otras empresas	2.850	2.623	226
Arrendamientos	222	255	-33
Reparación y conservación	57	52	5
Servicios de profesionales independientes	276	317	-41
Variación provisiones de pasivo (Nota 6.3)	267	397	-130
Otros gastos de explotación	144	315	-171
Total otros gastos de explotación	3.815	3.958	-143

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2020	2019	VAR.
Sueldos y salarios	944	864	81
Seguridad Social	135	126	10
Aportaciones a planes de pensiones	7	7	0
Pagos basados en entrega acciones	10	7	3
Otros gastos sociales	22	23	-1
TOTAL	1.119	1.027	92

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2020 frente a 2019 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra diferenciada entre actividades continuadas y discontinuadas en las siguientes tablas:

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2020			VAR. 20/19
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	0 %
Alta dirección	8	1	9	-31 %
Ejecutivos	110	10	120	-6 %
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.455	2.374	8.829	2 %
Administrativos/Soporte	536	579	1.115	0 %
Operarios	8.172	268	8.440	3 %
TOTAL	15.283	3.232	18.515	2 %

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2019		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	11	2	13
Ejecutivos	116	11	127
Gerentes/Profesionales/Supervisores	6.374	2.281	8.655
Administrativos/Soporte	534	586	1.120
Operarios	7.965	234	8.199
TOTAL	15.002	3.114	18.116

ACT. DISCONTINUADAS	31/12/2020			VAR. 20/19
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	0	0	0	0 %
Alta dirección	0	0	0	0 %
Ejecutivos	23	5	28	-32 %
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.648	2.298	8.946	33 %
Administrativos/Soporte	374	868	1.242	-10 %
Operarios	31.836	19.554	51.390	-19 %
TOTAL	38.881	22.725	61.606	-14 %

ACT. DISCONTINUADAS	31/12/2019		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	0	0	0
Ejecutivos	32	9	41
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	4.605	2.116	6.721
Administrativos/Soporte	349	1.027	1.376
Operarios	42.268	21.446	63.714
TOTAL	47.254	24.598	71.852

El número de trabajadores a 31 de diciembre de 2020 que presentan una discapacidad igual o superior al 33% asciende a 3.077 empleados, incluyendo actividades continuadas y discontinuadas, lo que supone un 3,8% del total de la plantilla de cierre.

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

NEGOCIO	31/12/2020			VAR. 20/19
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.190	2.818	17.008	-1 %
Autopistas	328	154	482	-3 %
Aeropuertos	31	18	49	-18 %
Resto	291	191	482	-20 %
TOTAL ACT. CONTINUADAS	14.840	3.181	18.021	-2 %
TOTAL ACT. DISCONTINUADAS	42.721	23.563	66.284	-9 %
TOTAL	57.561	26.744	84.305	-8 %

NEGOCIO	31/12/2019		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	14.510	2.653	17.163
Autopistas	334	165	499
Aeropuertos	39	20	59
Resto	329	274	604
TOTAL ACT. CONTINUADAS	15.212	3.112	18.324
TOTAL ACT. DISCONTINUADAS	48.577	24.310	72.887
TOTAL	63.789	27.422	91.211

La principal variación en términos absolutos de plantilla media corresponde con operaciones discontinuadas, propiciado por la salida de Broadpectrum durante el ejercicio 2020 tras su venta.

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 2020 a 409 millones de euros (121 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), lo que supone un incremento de 238% con respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a la mejora en la división de Construcción.

El gasto por amortización del año 2020 es de 198 millones de euros, frente a los 180 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 2020:

El importe reconocido en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2020 ha sido de 15 millones de euros, y corresponde fundamentalmente a los siguientes conceptos:

Autema: Como se indica en la nota 6.5, el 19 de octubre de 2020, el Tribunal Supremo comunicó que no admitía a trámite el recurso de casación contra la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que ratificaba los cambios introducidos en el contrato de la concesión por la Generalitat de Cataluña (concedente) en 2015. Los cambios introducidos en 2015 implicaban modificar un contrato sin riesgo de tráfico (el concedente pagaba al operador la diferencia entre los peajes cobrados y el excedente operativo establecido en el Plan Económico Financiero), a otro con riesgo de tráfico (con el concedente subvencionando una parte del peaje). Esta resolución es inapelable ante los tribunales españoles.

Como resultado de esta resolución, Autema ha sido clasificada como activo intangible (anteriormente activo financiero). Este cambio ha supuesto un efecto en la línea de deterioros y enajenaciones de 10 millones de euros (6 millones de euros en resultado neto), como consecuencia de dos impactos de signo contrario:

- Una pérdida de -168 millones de euros: derivada de la nueva valoración del activo concesional una vez recogidos los efectos de la pérdida del recurso, resultado de la diferencia entre el valor en libros del activo financiero a 1 de enero de 2020 (689 millones de euros) y el nuevo valor estimado del activo intangible (521 millones de euros). Ver nota 3.3.1. y nota 6.5.1.
- Un beneficio de 178 millones de euros: asociado al derivado contratado por la concesionaria en 2008, para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fijaba un IPC del 2,50% anual. El cambio del modelo concesional produce una disminución de los flujos cubiertos por este derivado (subyacente), lo que genera una discontinuidad parcial de la cobertura que implica el registro de este impacto positivo en la cuenta de resultados (ver nota 5.5).

Minusvalía por la desinversión parcial de las autopistas portuguesas Norte Litoral y Algarve por importe de -2 millones de euros (-1 millones de euros en el Resultado Neto). Esta operación se describe en la Nota 1.1.4 de Cambios en el perímetro de consolidación.

Plusvalía por la desinversión parcial del 30% de Car Sharing Mobility Services, S.L. (CSMS) a Renault por importe de 7 millones de euros (7 millones de euros en el Resultado Neto) de los cuales 5 millones de euros corresponden a la puesta a valor razonable de la participación retenida (50%). Esta operación se describe en la Nota 1.1.4 de Cambios en el perímetro de consolidación.

(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

En el ejercicio 2019 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 2019	
Autopista del Sol	380	95	474	473
Otros	43	0	43	34
Resultado por plusvalías y enajenaciones	423	95	518	507
Autema	0	-58	-58	-58
Resultado por deterioros	0	-58	-58	-58
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	423	37	460	449

2.6. RESULTADO FINANCIERO

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2020 y 2019. Se presenta separado el resultado de proyectos de infraestructuras del de sociedades excluyendo dichos proyectos (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	2020	2019	Variación (%)
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	8	18	-56 %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	-242	-282	14 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-234	-264	11 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras (*)	39	-1	4000 %
Resto de resultado financiero proyectos de infraestructuras	-2	2	200 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	37	1	-3600 %
Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-197	-263	25 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	43	75	-43 %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	-51	-47	-9 %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	-8	28	128 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades (*)	5	36	-86 %
Resto de resultado financiero resto de sociedades	-32	6	-671 %
Resto resultado financiero resto de sociedades	-27	42	-165 %
Total Resultado financiero de resto de sociedades	-35	70	-150 %
Resultado Financiero	-232	-193	-20 %

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de 44 millones de euros en 2020 y 35 millones de euros en 2019.

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

Gasto de financiación proyectos de infraestructuras (Millones de euros)	2020	2019
Gasto financiero devengado	-268	-302
Gasto activado en periodo de construcción	26	20
Gasto financiero en PyG	-242	-282

La variación en el resultado por financiación se explica principalmente por la mayor activación frente al 2019 (6 millones de euros) de Autopistas en construcción, principalmente por el proyecto NTE Segmento 3, así como por la no integración en el resultado del proyecto Ausol, tras su venta en 2019 (20 millones de euros).

- El principal impacto registrado en el epígrafe de resultado por derivados y otros ajustes por valor razonable de proyectos de infraestructuras, corresponde al el pico de ineffectividad de un derivado de inflación (ILS) registrado como valor razonable por 39 millones de euros y asociado al proyecto Autema (22 millones de euros en resultado neto), que tras su clasificación a activo intangible registra dicho impacto (ver nota 5.5).
- El resultado por financiación de las sociedades ex-proyectos asciende en el ejercicio a -8 millones de euros (28 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), correspondientes al coste de la deuda externa por -51 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 43 millones de euros. La variación frente al ejercicio 2019 se debe fundamentalmente a la menor rentabilidad de la caja disponible en Estados Unidos y Canadá frente al ejercicio anterior.
- El resto de resultado financiero de sociedades ex-proyectos 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 -10 millones de euros, derivado de la negativa evolución de la cotización de la acción durante el 2020.

Excluyendo el impacto por derivados, el resto de resultado financiero de las sociedades ex proyectos corresponde a:

Resto resultado financiero de sociedades ex proyecto (Millones de euros)	2020	2019	Var. 20/19
Coste de avales	-27	-35	8
Provisión financiera IFRS-9	-10	0	-10
Intereses demora	9	7	2
Diferencias de cambio	-27	2	-29
Intereses actas fiscales	-7	-7	0
Ingresos fianzas E.A.	19	19	0
Otros	10	19	-9
TOTAL	-32	6	-38

Este sub-epígrafe incluye principalmente el coste de avales, intereses de demora, diferencias de cambio, intereses préstamos a puestas en equivalencia, gastos financieros por planes de pensiones e intereses de actas fiscales. En el caso de ingresos de avales, recoge en 2020, el importe de la facturación de avales a los proyectos que se integran por puesta en equivalencia (10 millones de euros), destacando la autopista I-66.

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 -44 millones de euros.

	RESULTADO FINANCIERO POR FINANCIACIÓN		
	SIN ACTIVACIONES	FLUJO DE INTERESES	DIFERENCIA
Proyectos de Infraestructura	-284	-239	-46
Ex - Proyectos	28	26	2
TOTAL	-256	-212	-44

Esta diferencia a nivel de proyectos tiene su origen principalmente en las autopistas americanas (NTE, LBJ, NTE Segment 3 e I-77), 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 (-45 millones de euros), así como en el impacto de la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada (18 millones de euros), al no estar reflejado el resultado financiero de la división en el epígrafe de Resultado Financiero por Financiación de la cuenta de pérdidas y ganancias, pero sí el flujo de intereses en el Estado de Flujos de Tesorería.

2.7. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2020 asciende a -378 millones de euros (296 millones de euros en 2019). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros)	2020	2019
HAH	-396	106
407 ETR	33	153
AGS	-51	9
Resto	36	28
TOTAL	-378	296

Del resultado negativo aportado por HAH a Ferrovial, -396 millones, -116 millones corresponden a impactos extraordinarios. Como consecuencia del impacto del COVID-19, se han reducido proyectos de inversión y se han retrasado proyectos de expansión, y se ha hecho una revisión detallada de la estructura organizativa. Como resultado, se ha registrado un gasto excepcional de 21 millones de euros relacionados con medidas de reducción de costes de personal. También se ha revisado la cartera de activos, especialmente los activos en construcción. Algunos proyectos se han suspendido mientras otros no se espera que se reinicien en un futuro próximo. Esto ha resultado en un deterioro de activos fijos de 21 millones de euros. Por otra parte se ha llevado a cabo regularizaciones de impuestos diferidos al 19% que ha supuesto un impacto negativo de 28 millones de euros. El resto de extraordinarios están motivados por ajustes de valor razonable en relación a la valoración de los derivados (fundamentalmente por la evolución de los ILS contratados) que ha supuesto un impacto negativo de 46 millones de euros en el ejercicio.

Excluyendo los impactos no recurrentes en ambos ejercicios, el resultado de HAH empeora en 354 millones de euros con respecto al periodo anterior, alcanzando los -280 millones de euros a 31 de diciembre 2020 (74 millones de euros a 31 de diciembre 2019).

Respecto a 407 ETR, la negativa evolución frente a diciembre 2019 (120 millones de euros) es consecuencia, principalmente, de la caída de los tráfico como consecuencia del COVID-19.

Del resultado negativo de AGS, -51 millones de euros (9 millones de euros en el 2019) -13 millones corresponden a impacto extraordinarios. Principalmente es debido a que se ha registrado un gasto excepcional de 3 millones de euros relacionado con la reestructuración organizativa de personal llevada a cabo, así como una regularización de impuestos diferidos al 19%, lo que ha supuesto un impacto negativo de 9 millones de euros.

Del resultado positivo de la línea de resto de 36 millones de euros, destacan FMM Company, sociedad responsable del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha, con un resultado positivo en 2020 de 8 millones de euros (se encontraba como sociedad discontinuada, al formar parte de la División de Servicios, mientras que en la actualidad forma parte de la División de Aeropuertos); las autopistas portuguesas Auto-Estrada Norte Litoral (8 millones de euros) y Autoestrada do Algarve (5 millones de euros), la autopista colombiana Ruta del Cacao (5 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 2020 se ha registrado un ingreso por impuesto sobre sociedades de 28 millones de euros (gasto de -47 millones de euros en 2019), cifra que:

- No incluye el gasto por impuesto sobre sociedades correspondiente a las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (ver Notas 2.7 y 3.5) dado que, conforme a la normativa contable, sus resultados se presentan ya netos de su impacto fiscal.
- Incluye un ingreso de 46 millones de euros (7 millones de euros en 2019), principalmente como consecuencia de la reestimación realizada sobre la recuperabilidad de activos por impuestos diferidos, considerando probable dicha recuperación en base al saldo total de pasivos diferidos en cada jurisdicción. Excluyendo este impacto, el gasto por impuesto sobre sociedades devengado respecto a los resultados del ejercicio de -18 millones de euros.

Excluyendo del resultado antes de impuestos (-384 millones de euros) el resultado de las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (pérdida neta de 378 millones de euros), las diferencias permanentes (90 millones de euros) y los resultados de consolidación sin impacto fiscal (30 millones de euros), llega a un resultado fiscal de 114 millones de euros, que compararía con el gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio (-18 millones de euros), resultando una tasa efectiva de impuesto sobre sociedades del 15 %, que está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente.

La tasa efectiva está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente.

2020 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA	EE.UU.	POLO NIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES (*)	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	-91	-444	6	-75	159	45	15	-384
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-4	447	-4	0	0	-35	-27	378
Diferencias permanentes	6	2	-3	13	28	4	39	90
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	0	0	0	20	0	2	8	30
Resultado fiscal	-88	5	0	-42	187	17	35	114
Gasto por impuesto del ejercicio	58	0	0	23	-34	-5	-15	28
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	-36	-1	0	-14	-2	1	6	-46
Gasto por impuesto ajustado	22	-1	0	10	-35	-4	-9	-18
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	25 %	19 %	30 %	24 %	19 %	25 %	25 %	15 %
Tipo efectivo del país (*)	25 %	19 %	30 %	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.

A continuación, se explican los diferentes elementos a ajustar para el cálculo de la tasa efectiva:

- Diferencias Permanentes. Corresponden 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 un gasto de 90 millones de euros. Detalle de estos ajustes más significativos, 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 (99 millones de euros).
 - Gastos no deducibles por 16 millones de euros (principalmente gastos financieros en la división de Autopistas en Portugal y otros gastos de diversa naturaleza de Budimex).
 - Ingresos no tributables por la utilización de bases imponibles negativas de años anteriores por importe de 22 millones de euros y por la recuperación de provisiones consideradas no deducibles en ejercicios anteriores por 21 millones de euros.

- Plusvalías generadas por la venta de activos en la división de Autopistas (Algarve y Norte Litoral) y Movilidad (Car Sharing - Zity), por importe de 10 millones de euros, que no están sujetas a tributación (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 un gasto de 30 millones de euros, que corresponde principalmente a resultados negativos por sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá y que son consolidados por integración global. Sin embargo, 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. Así mismo, se incluye en este epígrafe la regularización de las diferencias de homogeneización contable registradas en Eslovaquia por 8 millones de euros.

En la tabla que se adjunta a continuación, se incluye el detalle del cálculo de la tasa impositiva efectiva del ejercicio 2019.

2019 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA	EE.UU.	POLO NIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES (*)	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	569	55	-62	-363	73	173	60	504
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-3	-114	-6	0	0	-158	-15	-296
Diferencias permanentes	-452	27	69	266	45	7	4	-34
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	0	0	0	45	0	6	-5	46
Resultado fiscal	115	-32	1	-53	118	27	44	219
Gasto por impuesto del ejercicio	-189	6	0	107	-26	-15	69	-47
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	158	0	0	-96	3	8	-79	-7
Gasto por impuesto ajustado	-30	6	0	11	-23	-7	-10	-54
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	27 %	18 %	30 %	21 %	20 %	26 %	24 %	25 %
Tipo efectivo del país (*)	25 %	19 %	30 %	21 %	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 2020 y 2019 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)	2020	2019
Gasto por impuesto del ejercicio	28	-47
Gasto por impuesto corriente	-72	-73
Gasto por impuesto diferido	60	31
Efecto impositivo ajustes consolidación a patrimonio	-6	-12
Cambio por reestimación realizada sobre recuperabilidad de activos por impuestos diferidos	46	7

El importe pagado en el ejercicio tanto para las actividades continuadas y discontinuadas en concepto de impuesto de sociedades asciende a 101 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 2020:

ACTIVO

(Millones de euros)	2019	Trasposos y otros	Cambio en estimaciones ejercicios anteriores	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2020
Créditos fiscales	55	-7	20	67	0	-6	129
Dif. Criterio fiscal/contable	332	6	2	15	0	-19	336
Dif. valoraciones patrimonio	114	-6	-1	-1	0	0	106
Otros conceptos	1	-4	15	2	3	-1	16
TOTAL	502	-11	36	83	3	-26	587

PASIVO

(Millones de euros)	2019	Trasposos y otros	Cambio en estimaciones ejercicios anteriores	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2020
Diferidos fondo de comercio	38	1	1	-3	0	-2	35
Dif. Criterio fiscal/contable	310	2	-9	27	1	-16	315
Dif. Valoraciones patrimonio	115	-2	0	0	-47	0	66
Otros conceptos	12	1	0	-2	0	1	12
TOTAL	475	2	-8	22	-46	-17	428

Dentro del movimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos, destaca el impacto por reconocimiento de créditos fiscales asociado a bases impositivas negativas, principalmente en EEUU (53 millones de euros), en línea con el criterio adoptado según la NIC12.

Los impuestos diferidos existentes a 31 de diciembre de 2020 provienen fundamentalmente de:

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 solo 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 129 millones de euros, de los cuales 127 millones corresponden a créditos por bases impositivas negativas y 2 millones de euros a otros créditos fiscales.

A continuación, se presenta el detalle de las bases impositivas 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

(Millones de euros) País	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	461	No prescriben	115	31
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	601	No prescriben	126	53
Canadá	98	2024-2040	26	13
Reino Unido	99	No prescriben	19	8
Resto	289	2021-No prescriben	68	22
Total	1.548		355	127

Actividades discontinuadas

(Millones de euros) País	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	9	No prescriben	2	2
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	9	No prescriben	2	0
Australia	1	No prescriben	0	0
Reino Unido	719	No prescriben	137	24
Resto	95	2021-No prescriben	25	1
Total	833		166	28

Grupo consolidado fiscal español.

A efectos de valorar la recuperabilidad de las bases impositivas 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 créditos fiscales, ante las dudas razonables de que éstos puedan ser recuperados a corto o medio plazo. No obstante, en el ejercicio 2020 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 31 millones de euros.

Grupo consolidado fiscal EEUU:

A efectos de valorar la recuperabilidad de las bases impositivas negativas se ha realizado un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados esperados de las sociedades del Grupo, a partir del cual, en base a un criterio de prudencia, se ha decidido no registrar contablemente la totalidad de créditos fiscales, ante las dudas razonables de que éstos puedan ser recuperados a corto o medio plazo y que esta recuperación podría retrasarse por la adjudicación de nuevos proyectos. No obstante, en el ejercicio 2020 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 14 millones de euros.

Reino Unido:

Teniendo en cuenta que las bases impositivas negativas generadas a partir de 1 de abril de 2017 pueden ser empleadas por cualquier sociedad británica del Grupo, se han activado bases impositivas negativas por 8 y 24 millones de euros en actividades continuadas y discontinuadas, respectivamente.

b) Activos y pasivos 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. En sentido contrario, un pasivo por este concepto representa un gasto reconocido fiscalmente con anterioridad a su reconocimiento contable, o un ingreso registrado contablemente antes que fiscalmente.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (184 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 136 millones de euros, principalmente en la división de Construcción.
- Amortizaciones contablemente aceleradas (4 millones de euros).

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (93 millones de euros).
- Diferidos por diferencias entre la amortización fiscal y contable (99 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 27 millones de euros, principalmente en la división de Construcción.
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional IFRIC12 por importe de 42 millones de euros, principalmente en la división de Autopistas.

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 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 caso contrario, la existencia de un pasivo corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. Es de destacar el importe correspondiente a los diferidos de activo por derivados financieros cuyo importe es de 105 millones de euros y de 66 millones de euros por diferidos de pasivo.

d) 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 35 millones de euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Webber, LLC.

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

El Grupo no tiene reconocidos impuestos diferidos por este concepto ya que entiende que en todos los casos se cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 39 de la NIC 12, es decir, la sociedad matriz tiene la capacidad de controlar el momento de recuperación de la diferencia temporaria y es probable que la diferencia no haya que revertirla en el futuro previsible.

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2019:

ACTIVO

(Millones de euros)	2018	Traspasos y otros	Cambio en estimaciones ejercicios anteriores	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2019
Créditos fiscales	214	-4	-141	-17	1	2	55
Dif. Criterio fiscal/contable	347	-108	10	82	0	1	332
Dif. valoraciones patrimonio	88	0	0	1	26	-1	114
Otros conceptos	14	8	-17	-4	0	0	1
TOTAL	663	-104	-148	62	27	2	502

PASIVO

(Millones de euros)	2018	Traspasos y otros	Cambio en estimaciones ejercicios anteriores	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2019
Diferidos fondo de comercio	32	7	-4	3	0	0	38
Dif. Criterio fiscal/contable	443	-7	-160	28	0	6	310
Dif. Valoraciones patrimonio	90	1	0	0	24	0	115
Otros conceptos	9	2	0	0	1	0	12
TOTAL	574	3	-164	31	25	6	475

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.

Las actuaciones de comprobación inspectora seguidas frente a Ferrovial S.A relativas al Procedimiento de Recuperación de Ayudas del Estado Español vinculado con la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición de Arney (Decisión UE 2015/314, de la Comisión Europea, de 15 de octubre de 2014 – Tercera Decisión - ver nota 6.5.1) respecto al Impuesto sobre Sociedades, ejercicios 2016 a 2018, finalizaron en enero 2021 con la notificación de acuerdo de liquidación del que se deriva una deuda tributaria por importe de 3,8 millones de euros. La liquidación ha sido objeto de reclamación en vía económico-administrativa y actualmente sigue el procedimiento de tramitación establecido sin que se haya obtenido aun resolución.

Además, el grupo consolidado fiscal español está siendo objeto de actuaciones inspectoras de carácter parcial respecto del Impuesto sobre Sociedades 2014 a 2017 que se encuentran en fase de aportación de documentación y de los que se desconoce actualmente su resultado.

En el ámbito internacional, 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 7,6 millones de euros (11,7 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.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

2.9. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

Como se comenta en la Nota 1.1.3, a 31 de diciembre de 2020, 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 resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en diferencias de conversión y reservas de derivados asociados, de acuerdo a la NIC 21 (ver Nota 1.1.3).

Adicionalmente se han registrado los siguientes deterioros: -34,3 millones de euros relacionado fundamentalmente con el negocio de Waste Treatment en el Reino Unido (Amey) y -25,3 millones de euros con el negocio de Servicios Internacional, tal y como se indica en la Nota 1.1.3. En el resto de los negocios de servicios se ha reconocido un resultado (excluyendo amortizaciones según IFRS 5) de 121 millones de euros.

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

(Millones de euros)	2020	2019	VAR.
Cifra de ventas	5.935	6.995	-1.060
Resultado bruto de explotación	220	382	-163
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-229	-288	59
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	-9	95	-104
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-21	-5	-15
Resultado de explotación	-30	89	-119
Resultado financiero	-61	-74	13
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	22	29	-7
Resultado consolidado antes de impuestos	-68	45	-113
Impuesto sobre beneficios	-32	-16	-16
Resultado después de impuestos	-101	29	-130
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-2	-3	0
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-103	26	-129
Ajustes actividades discontinuadas	159	216	-57
Provisión valor razonable	-60	-440	381
Resultado operaciones discontinuadas	-3	-198	195

Respecto a los diferentes componentes del resultado de la actividad discontinuada, cuya comparabilidad respecto al 2019 se ve muy afectada por los resultados aportados por Broadpectrum, cabe destacar lo siguiente:

Los ajustes de las actividades discontinuadas del 2020 lo componen fundamentalmente la eliminación de la amortización de los activos (186 millones de euros) y la pérdida en la desinversión de la filial australiana Broadpectrum (-64 millones de euros netos de impuestos).

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

2.10. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2020 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -51 millones de euros (9 millones de euros a diciembre de 2019).

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 ganancias.

(Millones de euros)	2020	2019	VAR. 20/19	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-54	-22	-32	44,90 %
Autopista del Sol	0	-5	5	20,00 %
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	-11	-16	5	23,70 %
LBJ Infrastructure Group	20	-4	24	45,4 %
NTE Mobility Partners	-12	-9	-3	37,1 %
FAM Construction LLC	16	37	-21	30,0 %
Sugar Creek Construction LLC	8	27	-19	30,0 %
Resto sociedades	-15	4	-19	
Actividades continuadas	-48	12	-60	
Actividades discontinuadas	-3	-3	0	
TOTAL	-51	9	-60	

La principal variación con respecto al año anterior corresponde a la mejora de los resultados del Grupo Budimex (32 millones de euros), por la tendencia favorable tanto del negocio de obra civil como el inmobiliario. También hay mejora en FAM Construction LLC (21 millones de euros) y Sugar Creek LLC (19 millones de euros) ya que en 2019 se registraron pérdidas importantes en relación a contratos de construcción en USA. Todo esto se ve compensado por el empeoramiento de resultados registrados en LBJ Infrastructure Group (24 millones de euros de empeoramiento) debido a la caída de los tráfico por el efecto del COVID-19.

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)	2020	2019
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	-410	268
Coste neto bonos perpetuos subordinados	-8	-8
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante ajustado (millones euros)	-418	260
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	739.102	742.193
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-6.826	-10.514
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	732.277	731.679
Resultado básico por acción (euros)	-0,57	0,35
Resultado neto ajustado Actividades Continuas	-364	448
Resultado básico por acción Actividades Continuas (euros)	-0,50	0,61
Resultado neto Actividades Discontinuas	-3	-198
Resultado básico por acción Actividades discontinuadas (euros)	0,00	-0,27

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.

Asimismo, las ampliaciones de capital realizadas por el Grupo en 2019 y 2020 para atender a los compromisos del pago en acciones a los accionistas que se acojan a dicha modalidad del scrip dividend (ver Nota 5.1.1.) no generan distorsión en el resultado por acción ya que la política de la compañía consiste en realizar una reducción de capital equivalente aproximadamente a las acciones emitidas (ver Nota 5.1.2.a).

El resultado neto por segmento geográfico es el siguiente:

(Millones de euros)	2020	2019	VAR. 20/19
España	79	583	-504
Canadá	41	163	-122
Australia	7	-464	471
Estados Unidos	-44	-194	150
Reino Unido	-547	82	-630
Polonia	71	26	45
Chile	-19	22	-41
Irlanda	7	18	-10
Resto	-4	32	-36
TOTAL	-410	268	-678

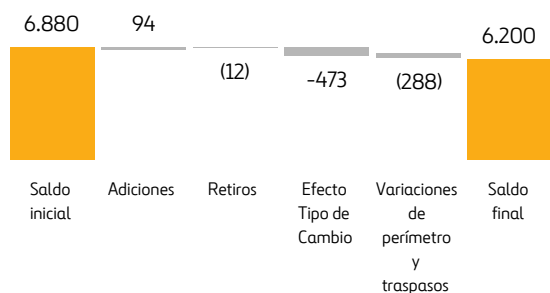
El resultado por segmento de negocio aparece en el Anexo III.

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 2020 en Ferrovial son la partida “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 6.200 millones de euros, que supone un 59% del total del activo no corriente (ver Nota 3.3) y las “Inversiones en Asociadas” por 1.710 millones de euros (relativas fundamentalmente a las inversiones en HAH y 407ETR) que representa el 16% del total del activo no corriente (ver Nota 3.5). El “Fondo de Comercio de consolidación” (208 millones de euros) representa el 2% del total del activo no corriente.

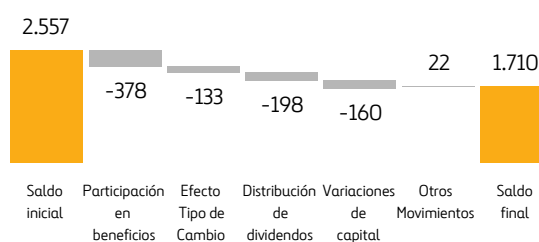
Variación de Inmovilizado de Proyectos



En cuanto a la evolución del inmovilizado de proyectos de infraestructuras, la variación respecto al ejercicio anterior se debe al impacto de tipo de cambio, principalmente del euro frente al dólar americano, al deterioro registrado por Autema (-168 millones de euros) derivado de la no admisión a trámite del recurso de casación del litigio que mantenía con la Generalidad de Cataluña en relación al régimen concesional de este proyecto (nota 6.5.1.a), y a la reclasificación a mantenido para la venta de la Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U. (-100 millones de euros), cuyo acuerdo de venta se ha alcanzado durante el ejercicio 2020.

Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce una disminución de -847 millones de euros, originada fundamentalmente por la participación en los pérdidas de estas sociedades (-378 millones de euros) y las distribuciones de dividendos por importe de -198 millones de euros, principalmente de 407 ETR y HAH. Destacar también las variaciones de capital por -160 millones de euros principalmente por la venta del 29% de Autoestrada Norte Litoral, del 28% de Euroscut Algarve, y del 28% de Algarve BV, así como las aportaciones de capital en la autopista I-66 y el efecto del tipo de cambio (-133 millones de euros), debido principalmente a la apreciación 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 decremento de 40 millones de euros, debido principalmente a la venta de la planta de asfalto de Shouthern Crushed Concrete (-22 millones de euros) y el impacto por tipo de cambio (-18 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 2020:

(Millones de euros)	SALDOS AL 31/12/2019	OTROS	TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 31/12/2020
Construcción	205	-22	-14	169
Budimex	69	0	-5	64
Webber	136	-22	-10	105
Aeropuertos	43	0	-3	39
Transchile	43	0	-3	39
TOTAL	248	-22	-18	208

3.1.1. Movimientos en el ejercicio

Se detallan a continuación las principales variaciones en función de la naturaleza del movimiento:

Otros

El impacto en la columna de “otros”, corresponde a la venta de la planta de asfalto de Shouthern Crushed Concrete. Como resultado de la misma, se redujo el fondo de comercio en 22 millones de euros.

Tipo de cambio

Las demás variaciones corresponden al tipo de cambio, principalmente en el negocio de construcción.

3.1.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

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

Metodología y tasa de descuento

El importe de los fondos de comercio de Webber (Estados Unidos) y Budimex (Polonia) asciende, al 31 de diciembre de 2020, a 105 y 64 millones de euros respectivamente (136 y 69 millones de euros al 31 de diciembre de 2019).

En el caso de Webber, se usan proyecciones a cinco años, y el valor residual se basa en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera la sociedad. Los flujos se descuentan a una tasa de descuento (WACC) después de impuestos del 7,3% (frente al 7,1% en 2019), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,0% (similar a 2019). En el WACC se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 2,0%, 110 puntos básicos por encima de la cotización del bono americano a 10 años a 31 de diciembre de 2020.

En 2020 la tasa de descuento (WACC) antes de impuestos aproximada asciende a 8,7% (frente al 8,5% en 2019).

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 2020 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.

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto:

Los flujos de caja libres proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, que tienen en cuenta la evolución histórica reciente.

Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de Webber son las proyecciones de ingresos y los márgenes de explotación previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales: la cartera de contratos existentes, la consecución de nuevos contratos, la estimación de los márgenes futuros y la tasa de crecimiento a perpetuidad. Cabe señalar que los márgenes de explotación proyectados son menores que los históricos de los últimos años, situándose en línea con los márgenes medios del sector. Respecto a la tasa de crecimiento a perpetuidad se ha utilizado el 2,0%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo en Estados Unidos sin considerar el crecimiento real de la economía. Señalar que el impacto del Covid 19 en Webber ha sido reducido (ver nota 1.2.)

Resultados del test de deterioro:

En Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 178% superior a su valor contable (frente al 107% del año anterior).

El peso del valor residual de Webber calculado tras el periodo de proyección explícito sobre el total de la valoración es del 39%.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2020 es un 716% superior a su valor contable (frente al 546% del año anterior).

Análisis de sensibilidad:

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación no tienen repercusión en la posible recuperación del fondo de comercio registrado.

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen de explotación de 50 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta una holgura del 146% frente al valor contable.

Partiendo de esta premisa, se informa de que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al proyectado fuese de 532 puntos básicos, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad en el 1%.

Por último, indicar que en un escenario en el que se mantengan los márgenes y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo (frente al 2%), no existiría deterioro.

En relación a Budimex, debido a la amplia holgura entre su capitalización bursátil y su valor contable, la compañía considera que no existen indicios de deterioro.

B. Fondos de comercio de Transchile:

Además del fondo de comercio relativo a Budimex y Webber, el fondo de comercio restante corresponde a 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 58% frente a su valor en libros, que asciende a 55 millones de euros. El coste del equity al que se han descontado los flujos asciende a 6,6% (8,0% antes de impuestos), que son consistentes con las usadas en el cálculo del deterioro del fondo de comercio en 2019.

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2020 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 60 millones de euros (63 millones de euros en 2019).

En este epígrafe se recogen:

- “Derechos sobre concesiones”, se recogen aquellos derechos de explotación de las licitaciones, que no tienen la calificación de Proyectos (ver definición en Nota 1.1.2). A 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 no se presentan saldos significativos.
- “Aplicaciones informáticas” por un valor neto de 6 millones de euros (7 millones a 31 de diciembre de 2019).
- “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 54 millones de euros (57 millones a 31 de diciembre de 2019), proveniente fundamentalmente de la actividad de servicios de Budimex, incluida dentro de la división de Construcción.
- 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 -2 millones de euros.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	SALDO 01/01	TOTAL ADICIO NES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VAR. DE PERÍMET RO Y TRASP.	OTROS	SALDO 31/12
Autopistas España	0	0	0	0	689	-168	521
Autopistas USA	5.905	141	-4	-490	0	0	5.553
Resto Autopistas	391	0	-0	-0	0	0	391
Inversión Autopistas	6.296	141	-4	-490	689	-168	6.465
Amortización acumulada	-305	-66	1	20	-21	0	-370
Inversión neta Autopistas	5.992	76	-2	-469	668	-168	6.095
Inversión resto Proyectos de infraestructura	5	12	0	-2	0	0	15
Amortización resto Proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	5	12	0	-2	0	0	15
TOTAL INVERSIÓN	6.302	153	-4	-492	689	-168	6.480
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-303	-66	1	20	-21	0	-370
TOTAL INVERSIÓN NETA	5.998	88	-2	-471	668	-168	6.110

- Las variaciones más significativas en 2020 son las siguientes:
- La evolución del tipo de cambio ha supuesto una variación de los saldos de balance de estos activos de -471 millones de euros (-502 millones en 2019), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas (Ver Nota 1.3).
- Se producen adiciones brutas en Autopistas de 141 millones de euros correspondientes a las autopistas americanas. De ellas, las más significativas se concentran en la autopista North Tarrant Express Extension por 128 millones de euros (80 millones de euros en 2019) y en la autopista I-77 Mobility Partners LLC por 7 millones de euros (131 millones de euros en 2019).

- Impacto registrado en Autopistas España, con origen en Autema, debido a la reclasificación del activo desde activo financiero a activo intangible, derivado de la no admisión a trámite del recurso de casación del litigio que mantenía con la Generalidad de Cataluña en relación al régimen concesional de este proyecto, y que ha supuesto una provisión de 168 millones, recogida en la tabla en la columna de Otros. Ver nota 6.5.1.a y nota 2.5.
- Por otra parte, en Resto de Proyectos de Infraestructuras se encuentran los contratos de concesiones otorgadas en la división de Aeropuertos, que tienen la calificación de activos intangibles de acuerdo a la CINIIF 12, fundamentalmente asociados a líneas de transmisión eléctrica de Chile por una inversión neta de 13 millones de euros (5 millones de euros en 2019).

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 2020 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2019 fue el siguiente:

(Millones de euros)	SALDO AL 01/01	TOTAL ADICIO NES	TOTAL RETIROS	VAR. DE PERÍMET RO Y TRASP.	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDO SAL 31/12
Autopistas España	736	1	-23	-713	0	0
Autopistas USA	5.581	214	0	0	110	5.905
Resto Autopistas	386	4	0	0	0	391
Inversión Autopistas	6.703	219	-23	-713	110	6.297
Amortización acumulada	-424	-94	4	211	-2	-305
Inversión neta Autopistas	6.279	125	-19	-502	108	5.992
Inversión resto Proyectos de infraestructura	2	4	0	0	0	5
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-1	1	-0	0	-0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	1	5	-0	0	-0	5
TOTAL INVERSIÓN	6.705	223	-23	-713	110	6.302
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-424	-93	4	211	-1	-303
TOTAL INVERSIÓN NETA	6.280	130	-19	-502	109	5.998

3.3.2. Activos modelo cuenta a cobrar

En relación a los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12, se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (mayor 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 2020 y 31 de diciembre 2019:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2020	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2019
SALDO A INICIO DEL EJERCICIO	883	875
Adiciones	6	117
Retiros	-9	-92
Traspasos y otros	-689	30
Deterioro Autema	0	-58
Efecto tipo de cambio	-1	0
Otros	0	10
Recla.mantenido para la venta	-100	0
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	90	883

Nota: saldos presentados netos de provisiones

La principal variación del ejercicio, como se ha comentado en la nota 3.3.1., reflejada en Traspasos y Otros por -689 millones de euros, se corresponde con el cambio de régimen concesional de Autema por su traspaso al modelo de activo intangible tras la pérdida del recurso ya mencionado (nota 6.5.1.a).

Respecto al importe de -100 millones de euros que se han reclasificado a mantenido para la venta, se corresponden a la Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U. cuyo acuerdo de venta se ha alcanzado durante el ejercicio 2020 (ver nota 1.1.3).

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SALDOS A 31/12/2020		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
	(Nota 4.2)		2020
(Millones de euros)			
Concesionaria de Prisiones Lledoners	57	2	59
Depusa Aragón	24	1	25
Budimex Parking Wroctaw	10	0	10
CONSTRUCCIÓN	91	3	94
TOTAL GRUPO	91	3	94

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SALDOS A 31/12/2019		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
	(Nota 4.2)		2019
(Millones de euros)			
Autopista Terrasa Manresa, S.A	689	27	716
AUTOPISTAS	689	27	716
Concesionaria de Prisiones Lledoners	59	2	61
Concesionaria de Prisiones Figueras	98	4	102
Depusa Aragón	25	1	26
Budimex Parking Wroctaw	11	0	11
CONSTRUCCIÓN	193	6	200
Denver Great Hall LLC	0	0	0
AEROPUERTOS	0	0	0
TOTAL GRUPO	883	33	916

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 -128 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 2020 (Millones de euros)	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras Instalaciones utilillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2020	84	485	204	772
Altas	2	37	30	69
Bajas	-17	-73	-26	-116
Variaciones de perímetro y trasposos	0	0	-1	-1
Efecto tipo de cambio	-5	-21	-7	-33
Saldos al 31.12.2020	64	428	200	691
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.20	-20	-316	-137	-473
Dotación amortización	-3	-24	-20	-47
Bajas	9	56	22	87
Efecto tipo de cambio	1	9	4	14
Saldos al 31.12.2020	-13	-275	-131	-419
Valor neto Contable 31.12.2020	51	153	69	272

Las variaciones más significativas en 2020 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por 69 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Construcción por 63 millones de euros, en relación con adquisiciones de maquinaria y otras instalaciones, utilillaje y mobiliario.

El detalle por segmento de negocio de las adiciones de inmovilizado material ha sido el siguiente:

(Millones de Euros)	2.020	2.019
Construcción	63	48
Autopistas	3	5
Otros	3	2
TOTAL	69	55

Impacto en flujo de caja: El impacto en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -114 millones de euros, de los cuales -50 millones de euros corresponden al área de Construcción, y -64 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 o Retiros:

Se producen 116 millones de euros en bajas o retiros del inmovilizado material, producidas fundamentalmente por 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. En concreto, 110 millones de euros se registran en el área de Construcción.

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 15 millones de euros (14 millones en 2019), 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 le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiendo que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 12 millones de euros (7 millones de euros en 2019).

A 31 de diciembre de 2020 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

A continuación, se muestran los movimientos del año 2019:

Movimientos durante 2019 (Millones de euros)	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras Instalaciones utilillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2019	53	468	164	685
Altas	3	27	25	56
Bajas	-4	-14	-12	-30
Variaciones de perímetro y traspasos	31	1	25	57
Efecto tipo de cambio	1	2	2	4
Saldos al 31.12.2019	84	485	204	772
acumulada y deterioros al 01.01.19	-11	-307	-116	-434
Dotación amortización	-2	-25	-18	-46
Bajas	2	10	10	22
Variaciones de perímetro y traspasos	-9	6	-12	-15
Efecto tipo de cambio	0	1	-1	0
Saldos al 31.12.2019	-20	-316	-137	-473
Valor neto Contable 31.12.2019	64	169	66	299

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2020 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%) y AGS (50%).

2020 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	OTROS	TOTAL
Saldo 31.12.19	690	1.422	57	388	2.557
Participación en el resultado	-396	33	-51	36	-378
Dividendos	-29	-158	0	-11	-198
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	300	1.710

Dentro del epígrafe de Variaciones de perímetro, se produce un impacto de -166 millones de euros por la venta del 29% de Autoestrada Norte, del 28% de Euroscut Algarve, y del 28% de Algarve BV, y posterior reclasificación a mantenidos para la venta de la participación restante (20%).

Impacto en flujo de caja: La diferencia entre los 198 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 299 millones de euros que se desglosan en el estado de flujo de caja (Nota 5.3), corresponden 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 2019 fue el siguiente:

2019 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	RESTO	TOTAL
SALDO 31.12.18	705	1.475	60	215	2.455
Participación en el resultado (Nota 2.7)	106	153	9	28	296
Dividendos	-145	-307	-12	-16	-479
Variaciones de capital	43	101		4	148
Diferencias de cambio	-3	0	3	-5	-5
Pensiones	0	0	-2	109	108
Otros	-16	0	-3	53	34
SALDO 31.12.19	690	1.422	57	388	2.557

3.5.1. Detalles de información relativa a HAH

a. Análisis de Deterioro

Como se indica en la nota 1.2, el negocio de Aeropuertos y en concreto la actividad del aeropuerto de Heathrow se ha visto muy afectado por el COVID-19. En concreto, los ingresos de explotación y el Resultado Bruto de Explotación se han reducido, respectivamente, en un 62% y en un 95% respecto a 2019, impactados por el menor volumen de pasajeros derivado del COVID-19, situándose el total de pasajeros en 22 millones.

La base de activos regulados (RAB) ha terminado el año en 16.492 millones de libras. Asimismo, el tráfico de 2020 se ha situado un 73% por debajo de 2019. Esto ha implicado el reconocimiento de unas pérdidas por parte de Ferrovial de resultado por puesta en equivalencia de -396 millones de euros y una reducción total de la inversión de 485 millones, incluyendo los impactos reconocidos por reservas, pasando la inversión registrada de 690 millones de euros a diciembre de 2019 a 205 millones a diciembre de 2020.

Adicionalmente tal y como se indica también en la referida nota, la pandemia ha tenido un impacto en la posición financiera de la compañía, que ha conseguido un waiver respecto al cumplimiento de covenants de la deuda a nivel de Heathrow Finance; esto ha supuesto la paralización del pago de dividendos a partir del primer trimestre del ejercicio 2020.

En los estados financieros cerrados a 2020 de FGP Topco, sociedad cabecera del grupo Heathrow, los administradores de la sociedad indican que el impacto del COVID-19 continúa creando una incertidumbre considerable sobre la industria de la aviación, y tras el análisis realizado sobre los diferentes escenarios posibles de la evolución de la actividad en los próximos doce meses, puede producirse un escenario de evolución muy negativa en el que podrían necesitar un nuevo waiver de sus acreedores. En base a lo anterior, los administradores de la sociedad han concluido que existe una incertidumbre material sobre la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, no obstante, la calidad crediticia subyacente de la sociedad y del negocio debería permitir en ese escenario el apoyo de los acreedores de la compañía, por lo que las cuentas pueden seguir siendo elaboradas bajo el principio de empresa en funcionamiento.

Teniendo en cuenta dicha situación, Ferrovial ha evaluado la recuperabilidad de la inversión en dicha sociedad concluyendo que en base a la información disponible a la fecha, la inversión es recuperable. Dicha conclusión se basa en el análisis de liquidez, en el grado de cumplimiento de los covenants de la deuda, en la valoración implícita del activo y en el régimen regulatorio aplicable.

En este sentido, los niveles de liquidez de la compañía permitirían hacer frente a todas sus necesidades de pago al menos hasta marzo de 2022 aunque no tuviese ningún tipo de ingresos.

En cuanto a los covenants de la deuda, la compañía considera el escenario “Severe but plausible downside” hasta diciembre de 2021, que supondría una caída aproximada de más de 10 millones de pasajeros frente a la estimación base realizada por la compañía. En este escenario, habría medidas operativas y financieras bajo el control de la compañía que le permitirían mitigar un posible incumplimiento de covenants de deuda. No obstante, y como se ha indicado anteriormente, si la incertidumbre creada por el COVID-19 llevara a escenarios más negativos que el “Severe but plausible downside”, la compañía podría tener que gestionar nuevos waivers al cumplimiento de sus covenants financieros. En este escenario, la calidad crediticia subyacente de la sociedad y del negocio, debería permitir el apoyo de los acreedores de la compañía.

En cuanto a la valoración implícita del activo, FerrovialLa indi ya está ha realizado una estimación de su valor recuperable, y ha concluido que no hay que registrar un deterioro adicional sobre el valor contable del mismo tras las pérdidas ya reconocidas en el ejercicio.

Las principales hipótesis utilizadas en el modelo de valoración han sido las siguientes:

- Se ha considerado el último plan de negocio aprobado por la compañía. Dicho plan se basa en la rentabilidad por activos fijada por el regulador para el período de 6 años, extendido un año, que acaba el 31 de diciembre de 2019.
- Se ha acordado con el regulador una extensión de 2 años del presente periodo regulatorio, H7 (2020 y 2021).
- El valor de la inversión se ha calculado descontando los flujos de caja futuros según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2051. Se ha usado un periodo superior a 5 años para capturar el elevado volumen de inversiones previstas a medio y largo plazo y por la visibilidad de los flujos de caja generados por el activo, que permiten proyectar una estructura de capital en el largo plazo. Un periodo de proyección de 5 años no reflejaría de manera adecuada la valoración del activo. El valor terminal es calculado usando el múltiplo EV/RAB, que asciende a 1,15x. La tasa de crecimiento implícita en el cálculo del valor terminal es de 1,24%.
- Los flujos están descontados a la tasa de descuento desapalancada (7,5% para H7), con el escudo fiscal descontado al coste de la deuda.

El resultado de la valoración presenta una holgura muy relevante respecto a su valor contable. A este respecto es importante considerar que el valor empresa implícito en el valor contable actual, supondría un múltiplo inferior a 1 respecto al RAB a diciembre de 2020.

Por último, respecto al régimen regulatorio del activo, es de destacar que Heathrow ha iniciado un proceso para reabrir el acuerdo del quinquenio regulatorio (Q6), al considerar que el impacto del COVID-19 puede ser considerado una circunstancia extraordinaria que daría derecho a un ajuste compensatorio por las pérdidas producidas en base a la sección 22 de la “Civil Aviation Act”. Dicho proceso se comenta en detalle en el Informe de Gestión, que ha sido formulado conjuntamente con los presentes Estados Financieros Consolidados.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2020-2019

Dada la importancia de esta inversión, se presenta a continuación un detalle del Balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial, relativa a este Grupo de sociedades y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2020.

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 2020 son 1 EUR=0,89555 GBP (0,84665 en 2019) para saldos de balance y 1 EUR=0,88873 GBP (0,87453 en 2019) para Pérdidas y Ganancias.

Balance de Situación 2020/2019

HAH (100%) Millones de GBP	2020.12	2019.12	Var.
Activos no corrientes	16.823	17.172	-349
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proj. de infraestructuras	13.076	13.522	-445
Derechos de uso por activos en arrendamiento	285	276	9
Activos financieros no corrientes	42	49	-8
Activos por superávit de pensiones	12	33	-22
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	656	539	117
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	4.572	1.851	2721
Clientes y cuentas a cobrar	462	244	218
Derivados financieros	146	0	146
Tesorería y equivalentes	3949	1594	2355
Otros activos corrientes	14	13	1
TOTAL ACTIVO	21.395	19.023	2.371

HAH (100%) Millones de GBP	2020.12	2019.12	Var.
Patrimonio neto	-1.586	15	-1.601
Pasivos no corrientes	20.637	17.846	2.791
Provisiones para pensiones	31	29	2
		0	
Deuda financiera	18.461	15.449	3.012
Impuestos diferidos	652	784	-133
Derivados financieros	1.134	1.227	-93
Otros pasivos no corrientes	359	356	4
Pasivos corrientes	2.344	1.162	1.182
Deuda financiera	1.921	644	1.277
Deudas operaciones de tráfico	386	428	-41
Derivados financieros	21	55	-34
Otros pasivos corrientes	16	36	-20
TOTAL PASIVO	21.395	19.023	2.371

Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2020 a -1.586 millones de libras y experimenta un decrecimiento de -1.601 millones de libras respecto al ejercicio anterior.

De forma adicional al resultado negativo del ejercicio de -1.408 millones de libras, cabe señalar como principales movimientos el impacto negativo por -105 millones de libras registrado en reservas por planes de pensiones, el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -100 millones de libras producido en el primer trimestre, así como el movimiento de valoración negativa de los activos disponibles para la venta de -8 millones de libras, todo ello compensado por un impacto positivo de 21 millones de libras por derivados de cobertura.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que ésta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización fue asignada como mayor valor del fondo de comercio. De esta manera, para obtener el valor en libras de Ferrovial, sería necesario aplicar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (-397 millones de libras) y el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 184 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,89555 GBP) equivalen a los 205 millones de euros de participación.

Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2020 en 20.382 millones de libras, lo que supone un aumento de 4.289 millones de libras respecto al ejercicio anterior (16.093 millones de libras a 31 de diciembre de 2019). Este aumento se debe principalmente al efecto de:

- La posición de liquidez de Heathrow a 31 de diciembre ascendió a los 3.900 millones de libras en efectivo permitiendo cubrir todas las obligaciones previstas más allá de 15 meses en el caso extremo de que no hubiera ingresos. Ha permitido mejorar la liquidez mediante la obtención de 2.500 millones de libras en financiación de deuda durante el año, así como mediante deuda subordinada (línea ADI Finance 2 Ltd) de 750 millones de libras. Heathrow tiene suficiente liquidez para satisfacer todas las necesidades previstas hasta al menos 15 meses en un escenario sin ingresos, o hasta bien entrado el año 2023 según las previsiones de tráfico de HAH.
- Amortización y emisión de bonos por importe de -402 millones y 1.977 millones de libras, respectivamente, así como incremento neto de 2.436 millones de libras de deuda bancaria.
- Decremento de 281 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa.
- Otros movimientos por -4 millones de euros (intereses devengados no pagados y comisiones, principalmente).

Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2020 con unos notacionales totales de 18.710 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notional de 6.794 millones de libras (cobertura de deuda a tipo variable), cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notional de 5.639 millones de libras y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notional de 6.276 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 2020-2019

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2020 y 2019.

HAH (100%) Millones de GBP	2020	2019	Var.
Ingresos de explotación	1.175	3.070	-1.894
Gastos de explotación	-1.087	-1.147	60
Resultado bruto de explotación	89	1.922	-1.834
Dotaciones a la amortización	-848	-805	-43
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	-759	1.117	-1.877
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-759	1.117	-1.877
Resultado financiero	-855	-621	-234
Resultado antes de impuestos	-1.614	497	-2.111
Impuesto sobre beneficios	206	-126	332
Resultado operaciones continuadas	-1.408	370	-1.779
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	-1.408	370	-1.779
Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	-396	106	-502

En la nota 2.7 se explica en detalle los diferentes componentes que explican el impacto para el resultado de Ferrovial de la participación en esta sociedad.

Adicionalmente en el informe de gestión se comenta en más detalle la evolución de los resultados de HAH.

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, 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

Hasta 2019, la evolución de este activo en los últimos años ha sido muy positiva, con crecimientos anuales medios de ingresos del 10%, de resultado bruto de explotación (EBITDA) del 11% y de dividendos del 11%. En 2020, el tráfico de vehículos ligeros se ha visto impactado por el COVID-19, produciéndose la mayor caída de tráfico en abril (-80% por debajo del año anterior) y recuperándose posteriormente con rapidez, llegando a alcanzar en septiembre 2020 niveles del -38% respecto al año anterior. Posteriormente, debido a la nueva ola de la pandemia y las medidas de confinamiento adoptadas en Toronto, se han producido nuevas caídas del tráfico.

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 6,50% (7,29% antes de impuestos).

En base a la valoración y su evolución positiva en los últimos años 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 2020-2019.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2020 son 1 EUR=1,56087 CAD (1,45730 en 2019) para saldos de balance y 1 EUR=1,53765 CAD (1,47998 en 2019) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2020-2019

407 ETR (100%) Mill. CAD	2020	2019	Var.
Activos no corrientes	4.598	4.539	59
Imov. en Proy. de infraestructuras	4.016	4.007	9
Activos financieros no corrientes	580	491	90
Impuestos diferidos	2	41	-39
Activos corrientes	1054	812	243
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	173	254	-81
Tesorería y equivalentes	881	557	324
Total Activo	5.652	5.350	302
Patrimonio neto	-4.703	-4.288	-415
Pasivos no corrientes	10.154	9.396	758
Deuda financiera	9.603	8.868	735
Impuestos diferidos	551	528	23
Pasivos corrientes	201	242	-41
Deuda financiera	124	143	-18
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	77	99	-23
Total Pasivo	5.652	5.350	302

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2020, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una reducción de 415 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 148 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 563 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 (-2.033 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.594 y 1.319 millones de dólares canadienses, respectivamente) que supone un total de 1.880 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,56087 CAD) equivalen a los 1.205 millones de euros de participación.

Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2019 en 716 millones de dólares, principalmente por la emisión de bonos en el mes de marzo por importe nominal de 1.450 millones de dólares (Serie 20-A1 con vencimiento 2050 por 700 millones de dólares, Serie 20-A2 por 350 millones de dólares con vencimiento 2025 y Serie 20-A3 por 400 millones de dólares con vencimiento 2032). Este aumento se ven compensado por el repago por -705 millones de dólares de la serie de bonos 10 A-3 y 99 A-5 y la amortización ordinaria de la serie de bonos 99 A-3 y 00 A-2 por -14,7 millones de dólares.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2020-2019

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2020 y diciembre 2019:

407 ETR (100%) Mill. CAD	2020	2019	Var.
Ingresos de explotación	909	1.505	-597
Gastos de explotación	-169	-196	27
Resultado bruto de explotación	740	1.309	-569
Dotaciones a la amortización	-97	-106	8
Resultado de explotación	642	1.204	-561
Resultado financiero	-441	-420	-21
Resultado antes de impuestos	201	783	-582
Impuesto sobre beneficios	-53	-207	154
Resultado neto	148	576	-428
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de CAD)	64	249	-185
Ajuste amortización tras pérdida de control (Millones CAD)	-13	-22	9
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones CAD)	51	227	-176
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones EUR)	33	153	-120

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Ingresos de Explotación (-597 millones de dólares) como consecuencia del menor tráfico por el efecto del COVID-19.

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 (64 millones de dólares), sería necesario deducirle -13 millones de dólares de amortización, de forma que el importe resultante de 51 millones de euros por el tipo de cambio medio (1 EUR = 1,53765 CAD), se obtienen los 33 millones de euros asignables a Ferrovial en 2020 (ver Nota 2.7). A 2019 (1 EUR = 1,47988 CAD), se obtienen los 153 millones de euros asignables a Ferrovial en 2019 (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 impacto del COVID-19 en el negocio aeroportuario. Como se comenta en la nota 1.2 el volumen de pasajeros se ha visto reducido en un 76% respecto a las cifras del año anterior. Esta evolución, junto a una serie de gastos extraordinarios destinados a reducir los gastos operativos recurrentes de la compañía, han supuesto para Ferrovial un resultado neto de -51 millones de euros.

La integración de estos resultados negativos, junto a otros impactos en fondos propios, ha supuesto que el valor en libros de la participación de Ferrovial se haya reducido de 59 millones en 2019 a cero en 2020.

Adicionalmente, y tal y como se indica en la nota 3.6, la compañía tiene otorgado un préstamo subordinado por parte de Ferrovial por un nominal de 98 millones de libras.

3.5.4. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas**a) Movimiento de resto de asociadas**

El desglose de las sociedades asociadas con el detalle del valor 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 31.12.19	388
Participación en el resultado (Nota 2.7)	36
Dividendos	-11
Diferencias de cambio	-5
Pensiones	0
Variación de perímetro	-160
Reclasificaciones y traspasos (Nota 6.3.)	-3
Otros	55
SALDO 31.12.20	300

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las joint ventures de autopistas portuguesas (29 millones de euros), por el resultado de FMM Company (8 millones de euros), y otras asociadas (-1 millón de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden a Autopistas por 11 millones de euros (principalmente de EuroScut Algarve, S.A., Auto-Estradas Norte, S.A., y A66 Benavente-Zamora).

Las variaciones de perímetro por -160 millones de euros corresponden fundamentalmente al registro de la venta del 29% de Autoestradas Norte, del 28% de Euroscut Algarve, y del 28% de Algarve BV (-166 millones de euros), explicada en el apartado 3.5. anterior.

Por último, en Autopistas se ha registrado el efecto positivo de la aportación de capital de 61 millones de la I-66 (de los cuales se han desembolsado 35 millones de euros).

Ver comentarios adicionales en el punto b.2) a continuación.

b) Otros desgloses de información relativos a sociedades puestas en equivalencia

b.1) Autopista I-66

En noviembre de 2017 tuvo lugar el cierre financiero de la Autopista I-66 en Virginia. La participación sobre la sociedad concesionaria es del 50% y se consolida por puesta en equivalencia.

Aunque la inversión en el capital de la sociedad a cierre del ejercicio 2020 es de 35 millones de euros, existe un compromiso de inversión adicional de 590 millones de euros en los próximos 4 años.

A 31 de diciembre de 2020, el principal activo de la autopista corresponde al inmovilizado en proyectos de infraestructuras por 1.780 millones de euros (1.222 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). Desde el punto de vista de los pasivos, destaca la deuda financiera por 1.681 millones de euros (1.319 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

b.2) Otra información

Además, existen algunas sociedades asociadas cuyo valor en libros es cero. De acuerdo con la NIC 28, 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.

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 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 01/01/2020	170	970	106	1.246
Adiciones	16	1.614	7	1.637
Retiros	-11	-1.868	-1	-1.880
Traspasos y otros	0	0	-76	-76
Efecto tipo de cambio	-11	-63	-1	-75
Variaciones de perímetro	0	0	0	0
SALDO AL 31/12/2020	164	654	34	852

Nota: saldos presentados netos de provisiones

- La partida "Préstamos a largo plazo en sociedades asociadas" recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS (ver 3.6.1.) por importe de 100 millones de euros (106 millones de euros en 2019) y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 64 millones de euros (64 millones de euros en 2019).
- 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 -316 millones de euros se corresponde principalmente a LBJ Infraestructure Group por -193 millones de euros netos (en relación al pago de dividendos del proyecto por 229 millones de dólares, una vez cumplidos los plazos del contrato para proceder a su distribución) y a NTE Mobility Partners Segments 3 LLC por -57 millones de euros, cuya reducción se debe fundamentalmente a pagos de inversiones realizadas en el segmento 3C.
- En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.
- 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.
 - La variación se debe, principalmente, al saldo de 76 millones de euros de la autopista M-203 correspondientes a la cuenta recuperable de la Administración. Durante el ejercicio 2020, tras la resolución emitida por parte de la Administración sobre la compensación a recibir, se ha traspasado al corto plazo al estimarse su cobro en el ejercicio 2021 (ver Nota 4.2 y Nota 6.5.1).
 - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 15 millones de euros (16 millones de euros a diciembre de 2019).

3.6.1. Préstamo concedido a AGS

Como se ha indicado en la nota 3.5.3 Ferrovial tiene otorgado un préstamo subordinado a la sociedad AGS por valor de 98 millones de libras. El otro accionista de la sociedad tiene otorgado un préstamo en las mismas condiciones.

Adicionalmente, en noviembre de 2020 los dos socios de la compañía aprobaron la aportación de deuda subordinada adicional por importe de 50 millones de libras, correspondiéndole a Ferrovial 25 millones.

Dado el impacto que la crisis del COVID-19 está teniendo en la sociedad, se ha realizado un análisis de recuperabilidad de dichos préstamos. A estos efectos, es de destacar que la sociedad está financiada adicionalmente por un préstamo sindicado bancario por valor de 756 millones de libras, sin garantía de los accionistas, que tiene vencimiento en marzo de 2022 y que durante el ejercicio 2020 se ha obtenido un waiver de las entidades financieras que forman parte del sindicato bancario respecto al incumplimiento de los covenants en junio y diciembre de 2020.

En el ejercicio de recuperabilidad de dicho activo se ha tenido en cuenta las expectativas de evolución futura del activo, la situación de liquidez de la compañía prevista durante 2021 y primer trimestre del 2022, y la situación de la deuda bancaria que vence en febrero de 2022.

- Evolución futura del activo: Hay que tener en cuenta que la sociedad es propietaria de los activos y por lo 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 del activo por encima del valor en libros de los importes actualmente invertidos.
- Liquidez: Los planes de contingencia aplicados durante 2020, han permitido que la compañía haya cerrado el ejercicio con una posición de liquidez positiva. Partiendo de dicha posición, la compañía ha elaborado un escenario en el que asume una ligera recuperación del tráfico en el segundo semestre del año tras la estabilización del proceso de vacunación. Dicho análisis permite concluir que la compañía no tendría necesidades de liquidez, adicionales a los 50 millones ya comprometidos por los socios, en el periodo de doce meses desde la formulación de estas cuentas anuales.
- Situación de la deuda bancaria: La compañía ha iniciado un proceso de renegociación de dicha deuda con las entidades financieras que se encuentra en una fase muy incipiente. El planteamiento es llegar a un acuerdo de posible extensión de la deuda actual por un periodo de 3 años, periodo que permitiría devolver el activo a condiciones normales de operación.

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 base al deterioro de la calidad de crédito de la compañía, por importe de 9 millones de euros.

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2019:

MOVIMIENTOS DURANTE 2019 (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	173	473	108	754
Adiciones	0	1.085	12	1.097
Retiros	1	-557	-17	-572
Traspasos y otros	-1	0	0	-1
Efecto tipo de cambio	6	6	3	15
Reclas. Actividades Discontinuas	-9	-37	0	-46
SALDO AL 31/12/2019	170	970	106	1.246

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.a) 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 2020 (Millones de euros)	TERRENOS	EDIFICIOS	VEHÍCULOS	INST. TÉCNICAS Y MAQUINARIA	EQUIP. OFICINA Y OTROS	TOTAL
SALDO AL 31/12/2019	7	61	34	23	2	126
Adiciones	2	11	24	6	1	43
Retiros	-2	-2	-2	-1	-0	-7
Traspasos y otros	0	0	0	0	0	0
Impacto amortización	-2	-19	-21	-14	-1	-57
Variaciones de perímetro	0	1	-4	-0	0	-3
Efecto tipo de cambio	-0	-2	-2	-1	-0	-6
SALDO AL 31/12/2020	5	48	29	12	3	97

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.

Así, la variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 43 millones de euros, de los cuales 39 millones de euros están asociados a contratos de arrendamientos de la división de Construcción (fundamentalmente en Polonia y construcción exterior).

Como contrapartida a los derechos de uso por 97 millones de euros, la deuda por arrendamientos asciende a 120 millones de euros, de los que 61 millones de euros se encuentra clasificados a largo plazo y 59 millones de euros a corto plazo.

Es necesario destacar, como se menciona en la Nota 1.2.1.a), que la actividad inmobiliaria en Polonia registra ciertos bienes en régimen de arrendamiento en los epígrafes de Existencias e Inversiones Inmobiliarias, de forma que estos contratos tienen un coste neto de 19 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 (23 millones de euros en 2019) y son los que explican fundamentalmente la diferencia entre el saldo final de los activos por derecho de uso y el pasivo por arrendamientos.

A continuación, presentamos el movimiento del ejercicio 2020, en relación a la deuda por arrendamiento asociada a los contratos vivos:

	DEUDA POR ARRENDAMIENTO
SALDO AL 31/12/2019	153
Altas por nuevos contratos	41
Gastos financieros asociados	4
Bajas por pagos	-59
Impacto de tipo de cambio	-7
Variaciones de perímetro y otros	-11
SALDO AL 31.12.2020	120
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	61
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	59

Los gastos financieros asociados a los contratos de arrendamiento ascienden a 31 de diciembre de 2020 a 4 millones de euros. Los pagos por arrendamiento del ejercicio, por su parte, han supuesto -59 millones de euros (ver nota 5.3).

Se presenta el desglose de la deuda por vencimientos futuros a 31 de diciembre 2020 en cada área de negocio:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026 Y SIGUI ENTES	TOTAL
Corporación	3	3	3	3	3	0	15
Construcción	54	22	12	5	6	3	102
Autopistas	1	1	0	0	0	0	3
Aeropuertos	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DEUDA ARRENDAMIENTOS	58	26	15	8	9	4	121

El gasto por arrendamiento registrado en la cuenta de resultados a 31 de diciembre 2020 asciende a 221 millones de euros (255 millones de euros en 2019) 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.

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Existencias	699	-49	1	38	690
Deudores y otras cuentas a cobrar a CP	1.256	-62	20	78	1.292
Acreedores y otras cuentas a pagar CP	-3.072	160	-14	-103	-3.029
TOTAL	-1.116	49	8	13	-1.047

El capital circulante ha experimentado un incremento de 70 millones de euros durante el ejercicio 2020.

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

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de Existencias a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es la siguiente:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Existencias comerciales	390	-25	0	9	375
Materias primas y otros aprovisionamientos	237	-20	0	41	258
Costes de licitación y movilización	73	-4	1	-12	58
Existencias	699	-49	1	38	690

De las Existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2020, 368 millones de euros corresponden a la división de Construcción, principalmente por la actividad inmobiliaria en Polonia (383 millones de euros en 2019).

En cuanto a Materias primas y otros aprovisionamientos, 255 millones corresponden a la división de Construcción, fundamentalmente a Budimex, por importe de 93 millones de euros (112 millones de euros en 2019,) y a sus filiales en Estados Unidos y Canadá, por importe de 140 millones de euros (102 millones en 2019).

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 2020 se han amortizado 10 millones de euros de los costes de licitación y 0,3 millones 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 2020 y 2019:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	892	-51	24	92	956
Otras cuentas a cobrar	364	-11	-3	-15	335
TOTAL DEUDORES	1.256	-62	20	78	1.292

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es como sigue:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Clientes	805	-35	18	38	827
Provisiones clientes	-225	2	0	15	-207
Clientes netos	580	-32	18	54	619
Obra ejecutada pendiente de certificar neta	217	-13	5	35	244
Retenciones por garantía	94	-6	1	3	93
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	892	-51	24	92	956

La variación del epígrafe "Otros" (92 millones de euros), se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción (84 millones de euros), consecuencia de la evolución de la actividad.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020 no hay saldo en balance referente a contratos de factoring (1 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

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

	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	568	60 %	39	n.a.	607	63 %
Privados	242	26 %	8	n.a.	250	26 %
Grupo y Asociadas	134	14 %	-34	n.a.	100	10 %
TOTAL	943	100 %	13	N.A.	956	100 %

Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo 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)	2020	2019
Saldo inicial	225	227
Cargos a la cuenta de resultados:	5	3
Dotaciones	13	8
Reversiones	-8	-5
Aplicaciones	-21	-6
Efecto tipo de cambio	-2	1
Trasposos y otros	0	0
SALDO FINAL	207	225

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 2020 y 2019 es como sigue:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Anticipos entregados a proveedores	65	-4	0	-5	57
Deudores varios	151	-6	2	14	160
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	33	0	-4	-25	3
Créditos con las Administraciones Públicas	116	-1	0	2	116
OTRAS CUENTAS A COBRAR	364	-11	-3	-15	335

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas relacionadas con la actividad habitual pero cuya contrapartida no es el cliente principal del contrato. La variación frente a diciembre 2019 se debe principalmente a la reclasificación de cuentas de largo plazo a cuentas de circulante de la deuda pendiente de cobrar con la Comunidad de Madrid por el contencioso administrativo de la Autopista M-203 (ver Nota 6.5.1), compensado parcialmente por cobros de seguros en la actividad de construcción.

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 2020 y 2019:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Acreeedores comerciales	1.327	-64	8	119	1.390
Obra Certificada por Anticipado	755	-45	2	91	803
Anticipos	636	-36	0	-70	529
Otras deudas no comerciales	354	-15	4	-37	307
ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.072	-160	14	103	3.029

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2020 y 2019:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Acreedores comerciales	910	-52	6	61	926
Acreedores comerciales enviados a confirming	172	0	1	41	215
Retenciones realizadas a proveedores	245	-12	0	17	249
ACREEDORES COMERCIALES	1.327	-64	8	119	1.390

La partida de Acreedores Comerciales experimenta un incremento de 62 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2019. Excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro la variación de los acreedores comerciales se incrementa 119 millones de euros, principalmente en la División de Construcción. Respecto a los acreedores 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 41 millones de euros, pasando de un saldo de 172 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 a 215 millones de euros en diciembre 2020.

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de acreedores 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 nueva 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 2020 y 2019:

(Días)	2020	2019
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES	41	39
Ratio de operaciones pagadas	41	39
Ratio de operaciones pendientes de pago	37	43
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	685.411.852	676.032.321
TOTAL PAGOS PENDIENTES	21.572.506	19.316.271

Las operaciones comerciales recíprocas 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)	2020	2019
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	53	55
Ratio de operaciones pagadas	52	55
Ratio de operaciones pendientes de pago	72	67
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	597.633.850	625.129.365
TOTAL PAGOS PENDIENTES	29.372.206	29.257.855

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 un aumento de 49 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2019, debido al incremento del volumen de facturación frente al ritmo de ejecución de los trabajos, fundamentalmente en obras de la actividad internacional.
- El saldo de anticipos de clientes (ver definición en el apartado 4.4) se reduce -106 millones de euros (-70 millones de euros excluyendo el tipo de cambio) frente a diciembre 2019, principalmente por la devolución de anticipos en la División de Construcción en Estados Unidos.

d) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Remuneraciones pendientes de pago	133	-8	2	26	153
Deudas con Hacienda Pública	168	-9	3	-49	113
Otros acreedores	54	-3	0	-9	41
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	354	-20	4	-31	307

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 contratos con clientes**

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 nivel de reconocimiento de ingresos 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 del precio a abonar en cada una de las certificaciones 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 la 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 2020 y de 2019:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Obra ejecutada pendiente de certificar	217	-13	5	35	244
Retenciones	94	0	1	-2	93
Total activos de contratos con clientes	311	-13	6	33	337
Obra Certificada por Anticipado	755	-45	2	91	803
Anticipos	636	-36	0	-70	529
Total pasivos de contratos con clientes	1.390	-81	2	21	1.333

El saldo a 31 de diciembre de 2020 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 solo 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) 6.255 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 98,6% de la cifra de ventas reconocida.

(Millones de euros)	2020
Construcción	5.788
Autopistas	386
Aeropuertos	8
Resto segmentos	72
Ventas relacionadas con contratos con clientes	6.255

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	2021	2022	2023	2024	2025 y siguientes	TOTAL
Construcción	5.261	2.144	1.887	708	130	10.129
Total	5.261	2.144	1.887	708	130	10.129

El total de contratos en vigor en las actividades de construcción alcanza aproximadamente 636.

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 de los derivados que tiene contratados en relación con dichas políticas (Nota 5.5).

El Patrimonio Neto (Nota 5.1) atribuido a los accionistas se reduce respecto al ejercicio anterior, debido fundamentalmente a la remuneración al accionista, así como al resultado negativo del ejercicio.

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS

(Millones de euros)

SALDO FINAL 31/12/2019	4.304
Resultado neto	-410
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	-347
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	46
Remuneración accionista	-377
Otros	-25
Saldo final 31/12/2020	3.187

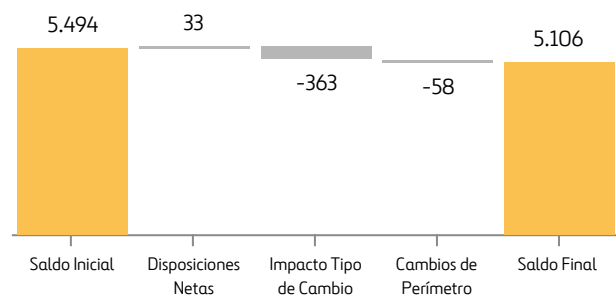
La deuda neta consolidada (nota 5.2) de Ferrovial ex proyectos, incluyendo las actividades discontinuadas, se sitúa en 1.991 millones de euros frente a 1.631 millones de euros en 2019.

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 1.054 millones de euros, principalmente por las desinversiones del ejercicio (501 millones de euros), el flujo de actividad generado en los negocios de Construcción y Servicios y el cobro de dividendos de proyectos que aunque experimenta una reducción respecto al ejercicio anterior alcanza la cifra de 458 millones de euros.

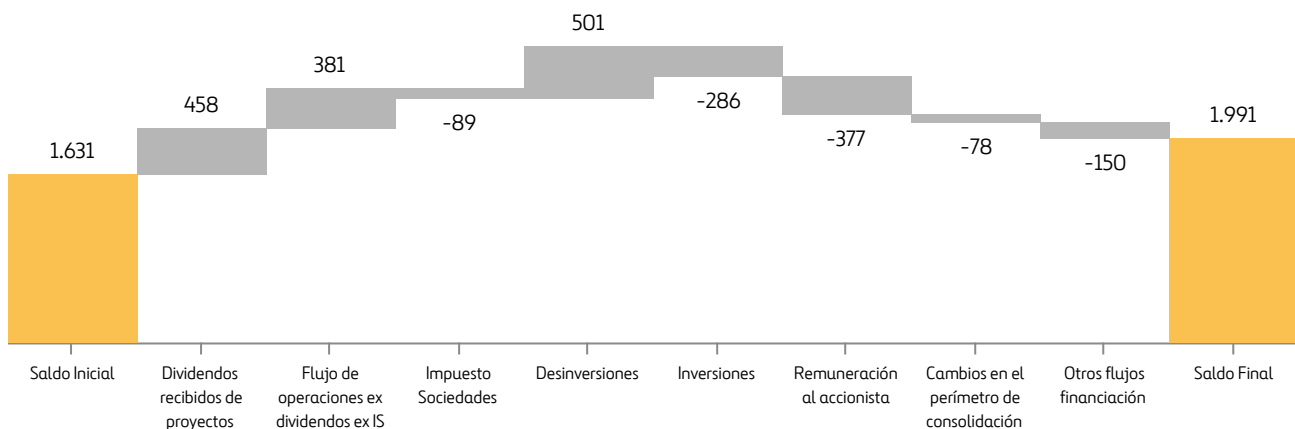
Esta situación de caja neta positiva sigue permitiendo conservar una holgura importante respecto al objetivo de mantener un grado de rating investment grade, donde la compañía considera una métrica relevante un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) ex proyectos sobre resultado bruto de explotación 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 (5.106 millones en diciembre 2020 frente a 5.494 millones en diciembre 2019), se debe principalmente al impacto por tipo de cambio -363 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 2020 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2020 y diciembre 2019:

	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 31.12.2019	4.304	783	5.087
	0	0	0
Patrimonio Neto a 01.01.2020	4.304	783	5.087
Resultado consolidado del ejercicio	-410	51	-359
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-130	-27	-157
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-31	0	-31
Diferencias de conversión	-187	-25	-211
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	-347	-52	-399
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	46	0	46
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	-711	-1	-712
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-119	-134	-252
Operaciones de autocartera	-258	0	-258
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA	-377	-134	-511
Ampliaciones y reducciones de capital	0	15	15
Sist. retributivos vinculados a la acción	-9	0	-9
Bono Híbrido	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	5	-24	-20
Otros movimientos	-17	1	-16
OTRAS TRANSACCIONES	-29	-8	-37
Patrimonio Neto a 31.12.2020	3.187	640	3.827

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2020, cuya evolución ha supuesto una reducción de -1.117 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Resultado consolidado del ejercicio de -410 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 negativo ha sido de -130 millones de euros, de los cuales, -111 millones corresponden a las sociedades por integración global, -21 millones a las de puesta en equivalencia y 2 millones 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, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de -31 millones de euros netos de impuestos en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH/AGS).

- 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 -187 millones de euros para la sociedad dominante. 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). En el siguiente cuadro se muestra el desglose de la variación de las diferencias de conversión atribuidas a la sociedad dominante por moneda:

(Millones de euros)	DICIEMBRE 2020
Dólar canadiense	-112
Libra esterlina	-28
Dólar americano	-28
Peso Colombiano	-12
Zloty Polaco	-10
Resto monedas	2
TOTAL	-187

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 la venta de Broadpectrum y a la venta parcial de la autopista Norte Litoral (ver Nota 1.1.4) por importe neto de 46 millones de euros (57 millones antes de impuestos). Este importe se reporta dentro de la línea Resultado de Actividades discontinuadas de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias por la parte correspondiente a la venta de Broadpectrum (ver Nota 2.9) y dentro de la línea de Deterioros y enajenaciones (ver Nota 2.5) en la parte de la venta parcial de la autopista Norte Litoral.

Remuneración al accionista:

- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 17 de abril de 2020 aprobó, por quinto 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 2020 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
 - En mayo de 2020, se emitieron 6.134.989 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,2 millones de euros (sin impacto en caja), y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 93 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,312 euros.
 - En noviembre de 2020, se emitieron 6.012.605 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,2 millones de euros (sin impacto en caja), y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 28 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,200 euros.

- El impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2020 ha alcanzado los 377 millones de euros (Nota 5.3). La diferencia entre los 119 millones de euros de dividendo flexible y 258 millones de euros de adquisición de acciones propias que aparecen en la anterior tabla y los 122 millones de euros de dividendo flexible y 255 millones de euros de adquisición de acciones propias que se desglosan en el estado de flujo de caja (Nota 5.3), viene motivada por la emisión de nuevas acciones contra reservas comentada anteriormente por importe de 2,4 millones de euros.

Sistemas retributivos vinculados a la acción:

Durante el ejercicio 2020 se han adquirido un total de 636.789 acciones, correspondientes a un 0,43 % 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 17,4 millones de euros y el resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la sociedad asciende a -9 millones de euros.

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 -10 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 -8 millones de euros en el ejercicio 2020.

Las variaciones de perímetro se componen de las siguientes operaciones:

La operación de venta del 5% de las participaciones del Grupo en Budimex, que ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía de 43 millones de euros (ver Nota 1.1.4) que se ha registrado como mayor valor del patrimonio atribuible a la sociedad dominante.

La operación de compra del 15% de la autopista I-77 Mobility Partners LLC (ver Nota 1.1.4) ha supuesto un impacto de -38 millones de euros en el patrimonio atribuible a la sociedad dominante.

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 2020 el capital social asciende a 146.580.475,20 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 732.902.376 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	735.215.443	147.043.089
Dividendo flexible	12.147.594	2.429.519
Reducción de capital	-14.460.661	-2.892.132
ACCIONES FINAL	732.902.376	146.580.475

A 31 de diciembre de 2020, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,265 %, 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, de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2020 a 647 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2019 el número de acciones en autocartera ascendía a 3.276.261 acciones. A lo largo del ejercicio 2020 se han producido las siguientes variaciones:

OPERACIÓN REALIZADA/ OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2019			3.276.261
Reducción de capital	11.704.701	-14.460.661	-2.755.960
Sistemas retributivos	636.789	-723.526	-86.737
Acciones recibidas dividendo flexible	200.470	0	200.470
Saldo a 31.12.2020			634.034

La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 17 de abril de 2020 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias por importe máximo de 360 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. A lo largo del ejercicio 2020 se han adquirido 11.704.701 acciones propias a un precio medio de 21,83 euros por acción, representando un desembolso total de 255,5 millones de euros. Posteriormente se ha acordado una reducción de capital de 14.460.661 acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 3 millones de euros y un impacto de -256 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 2020 (634.034 acciones) tiene un valor de mercado de 14 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 2020 la cifra acumulada de -27 millones de euros (-8 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 2020 es de -1.496 millones de euros, se incluye el importe acumulado en reservas de los ajustes por diferencias de conversión (-610 millones de euros), planes de pensiones (-477 millones de euros) y valoración de derivados (-409 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 3.397 millones de euros (3.928 millones en 2019). 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.

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%):

2020 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVO	FFPP	PNT	RESULTADO NETO
Autopista Terrasa Manresa	1.069	261	807	31	37
LBJ Infraestructure Group	1.987	1.827	160	-1.358	-24
NTE Mobility Partners	1.543	1.498	45	-1.007	20
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	1.851	1.498	353	-748	10
I-77 Mobility Partners LLC	629	444	185	-222	-5
Budimex	1.724	1.417	307	465	52

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2020.

Sociedad	Saldo 31.12.2019	Resultado	Derivados	Dif. conversión	Dividendos	Ampl. Capital	Otros	Saldo 31.12.2020
Autopista Terrasa Manresa	208	11	-28	0	0	0	-0	192
LBJ Infraestructure Group	192	-20	0	-9	-91	0	-0	73
NTE Mobility Partners	21	12	0	-2	-15	0	-0	17
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	169	8	0	-14	0	0	-0	163
I-77 Mobility Partners LLC	105	-4	0	-7	0	0	-30	65
FAM Construction LLC (I-66)	-36	-16	0	4	0	0	-0	-48
Budimex	136	54	0	-8	-13	0	13	183
Otros	-13	6	0	10	-15	15	-7	-3
TOTAL	783	51	-27	-25	-134	15	-23	640

g) Propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2020

La Sociedad ha obtenido un resultado del ejercicio de 23.089.980,13 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:

	2020
Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	23.089.980,13
Aplicación (euros):	
A Reservas	23.089.980,13

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2020, 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 Infraestructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,8399%-17,4949%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infraestructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	17,45%-17,45%	Aberdeen Infr. Invest./John Laing I-77 Holco Corp.
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,8%	AVIVA OFE Aviva BZ WBK- Nationale Nederlanden OFE- Cotiza en Bolsa

En el epígrafe “Ampliación/reducción capital” se recoge el impacto del aumento de fondos atribuibles a los socios externos de Sugar Creek Construction LLC por importe de 15 millones de euros.

En el epígrafe “Otros movimientos”, se registra principalmente por un lado, el impacto de -30 millones de euros asociado a la autopista I-77 Mobility Partners LLCC como consecuencia de la compra por parte del Grupo de un 15% adicional, y en sentido contrario, el impacto de 13 millones de euros correspondiente a la venta del 5% de Budimex, tal y como se explica en el párrafo de variaciones de perímetro del apartado 5.1.1. anterior.

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, 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 14 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 -2 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.

31/12/2020									
Act. Continuas (Millones de euros)	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	6.321	14	3	1.815	-39	1.775	
Sociedades Proyectos	-5.106	0	111	0	650	-4.344	39	-4.305	
Posición Neta de Tesorería Total	-9.627	-2	6.432	14	654	-2.530	0	-2.530	

31/12/2019									
Act. Continuas (Millones de euros)	Deuda bancaria/Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total	
Sociedades Ex Proyectos	-3.104	11	4.624	-24	7	1.508	-34	1.473	
Sociedades Proyectos	-5.494	0	1.082	0	963	-4.412	34	-4.378	
Posición Neta de Tesorería Total	-8.598	11	5.705	-24	970	-2.905	0	-2.905	

Variación									
Act. Continuas (Millones de euros)	Deuda bancaria/Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total	
Sociedades Ex Proyectos	-1.418	-14	1.698	37	-4	307	-5	302	
Sociedades Proyectos	388	0	-971	0	-312	68	5	73	
Posición Neta de Tesorería Total	-1.030	-14	727	37	-316	375	0	375	

Adicionalmente se incluye el detalle de las actividades discontinuadas para ambos periodos, así como una tabla incorporando tanto la información de actividades continuadas como discontinuadas:

Act. Discontinuas (Millones de euros)	31.12.2020			31.12.2019			Var
	Deuda bancaria/Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	Deuda bancaria/Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	
Sociedades Ex Proyectos	-76	292	216	-306	464	158	58
Sociedades Proyectos	-281	101	-180	-317	107	-210	30
Posición Neta de Tesorería Total	-357	394	36	-623	571	-52	88

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 2020, los 1.991 millones de euros frente a 1.631 millones de euros a diciembre 2019, lo que implica una variación de 360 millones de euros. La Posición Neta de Tesorería de los proyectos de infraestructuras incluyendo las actividades discontinuadas varía en 56 millones de euros, pasando de -4.588 millones de euros en diciembre 2019 a -4.532 millones de euros a diciembre de 2020. 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 los presentes Estados Financieros Consolidados.

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 8 millones de euros (6 millones de euros a 31 de diciembre 2019), mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 650 millones de euros (963 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). Por tanto, la caja restringida constituida a 31 de diciembre de 2020 asciende a 658 millones de euros, correspondiente a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77, NTE y otras autopistas en Europa por importe de 575, 51, 22, 2 y 8 millones de euros respectivamente (969 millones a diciembre 2019), incluyendo tanto largo plazo como corto plazo, por lo que se produce una variación neta de -312 millones de euros debido a:

- Disminución neta de la misma por -248 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las Autopistas LBJ (-193 millones de euros) y NTE Segmento 3 (-57 millones de euros), debido al pago de dividendos realizado en ambos proyectos en diciembre 2020.
- El impacto del tipo de cambio asciende a -63 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)	31.12.2020			Variación 20/19		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	2.429	2.649	5.078	-206	-186	-392
Autopistas Americanas	2.429	1.577	4.006	-206	-103	-309
Autopistas Españolas	0	642	642	0	-5	-5
Autopistas Portuguesas	0	290	290	0	-11	-11
Aeropuertos	0	52	52	0	-6	-6
Construcción	0	87	87	0	-60	-60
Corto plazo	5	22	28	3	1	4
Autopistas Españolas	0	5	5	0	0	0
Autopistas Americanas	5	0	5	3	0	3
Autopistas Portuguesas	0	13	13	0	2	2
Aeropuertos	0	2	2	0	0	0
Construcción	0	3	3	0	-1	-1
TOTAL	2.434	2.671	5.106	-203	-185	-388

(Millones de euros)	31.12.2019		
	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	2.636	2.835	5.471
Autopistas Americanas	2.636	1.680	4.315
Autopistas Españolas	0	648	648
Autopistas Portuguesas	0	302	302
Resto de Autopistas	0	0	0
Aeropuertos	0	58	58
Construcción	0	148	148
Corto plazo	2	22	23
Autopistas Españolas	0	5	5
Autopistas Americanas	2	0	2
Autopistas Portuguesas	0	10	10
Aeropuertos	0	2	2
Construcción	0	4	4
TOTAL	2.637	2.856	5.494

A continuación, se muestra la variación de la de deuda bruta de Proyectos de Infraestructura, 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)	Dic.2019	Aumento/ disminución con impacto en Flujo de Caja	Impacto por tipo de cambio	Impacto por cambios de perímetro y Otros	Intereses capitaliza- dos/ devengados	Dic.2020
Posición Deuda Bruta Proyectos	5.494	-30	-360	-58	59	5.106

La deuda de proyectos de infraestructura disminuye en -388 millones de euros con respecto a diciembre de 2019, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Impacto por tipo de cambio de -360 millones de euros, principalmente por la depreciación del euro frente al dólar americano.
- Aumento de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2019, así como capitalización y devengo de intereses por un neto de 29 millones de euros. Destacando el aumento de 35 millones de euros, principalmente correspondiente a las autopistas americanas:
 - NTE Mobility Partners Seg 3 LLC, NTE Mobility Partner e I-77 (20 millones de euros), principalmente por la capitalización de intereses.
 - LBJ (29 millones de euros), por la nueva estructura de deuda tras la refinanciación llevada a cabo en el ejercicio por importe de 13 millones de euros; disminución de deuda por -61 millones de euros (-71 millones de USD), prima de emisión (68 millones de euros), gastos de formalización y comisiones (-4 millones de euros) y, aplicación del método del coste amortizado principalmente asociado a la deuda antigua (10 millones de euros). En la siguiente sección se presenta un mayor detalle de la operación. Adicionalmente, se registra variación por la capitalización de intereses por importe de 16 millones de euros.
 - En sentido contrario, se produce un repago de la deuda en el proyecto de Azores por importe de -9 millones de euros.
- Impacto por cambios de perímetro por la clasificación a pasivos mantenidos para la venta del pasivo de la Concesionaria de Prisiones Figueras (Nota 1.1.4) por importe de -58 millones de euros.

Autopistas Americanas:**NTE Mobility Partners, LLC**

La sociedad concesionaria está financiada a través de la emisión de bonos (Taxable Bonds) por 871 millones de USD con vencimiento final en 2049 a tipo fijo de 3,92% y, adicionalmente, por bonos PABs (Private Activity Bonds) emitidos por 331,8 millones de USD (400 millones de dólares incluyendo prima de emisión) con un perfil de repago desde el 2031 al 2039 al tipo fijo del 4,00% y 5,00% (tipo medio ponderado del 4,63%).

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

Respecto al segmento 3A-3B, la deuda consiste en una 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, a un tipo fijo del 3,84% y con vencimiento final en 2054, completamente dispuesto a 31 de diciembre de 2020. Adicionalmente, se han capitalizado 87 millones de USD de intereses, lo que sitúa el saldo contable a 31 de diciembre de 2020 en 618 millones de USD.

Respecto al segmento 3C, la deuda está compuesta por la emisión de 654 millones de USD (750 millones de USD incluyendo prima de emisión) 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

Durante el ejercicio 2020, se ha completado la refinanciación de parte de la deuda del proyecto consistiendo en la amortización anticipada de 615 millones de USD en bonos PABs (Private Activity Bonds) y una nueva emisión compuesta por bonos PABs (Private Activity Bonds) por 537,5 millones de USD (615 millones de USD incluyendo prima) con un perfil de repago desde el 2030 al 2040 al tipo fijo del 4,00% y adicionalmente por una emisión de bonos (Taxable Bonds) por 7,0 millones de USD a tipo fijo de 2,75% con vencimiento final en 2026.

Tras esta operación de refinanciación se ha culminado un pago de dividendo por 229 millones de USD, una vez cumplidos los hitos que permiten su distribución:

- En el contrato de financiación no existe ratio de "default" financiero que pueda conllevar la amortización anticipada de la deuda. Adicionalmente, se ha cumplido con todas las obligaciones de pago que preceden al pago de dividendo (Operación&Mantenimiento, Capex, servicio de la deuda, etc).
- Las obligaciones de pago por intereses derivados del préstamo TIFIA se encuentran liquidadas.
- La caja restringida reservada al Servicio de la Deuda se encuentra fondeada.
- Ratio DSCR ("Debt Service Coverage Ratio") es igual o superior a 1,20x.
- Se ha cumplido los plazos del contrato (quinto aniversario desde "substantial completion").

La concesión cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de USD con un perfil de repago desde 2036 al 2050 y un tipo fijo del 4,22%. El saldo contable a 31 de diciembre de 2020, incluyendo intereses capitalizados, asciende a 1.136,3 millones de USD.

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 2020 asciende a 211,1 millones de USD (189,0 millones de USD de Principal y 22,1 millones de USD de intereses capitalizados).

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 límites que ascienden a 300 y 316 millones de euros respectivamente, y ambos con un tipo del EURIBOR 6 meses -0,283% + 1,50%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de la que ha dispuesto 42,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020, y tiene disponible hasta un máximo de 25,0 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses -0,283%+ 1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 595,8 millones de euros de notional, tipo asegurado del 5,3290% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado contratado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) asciende a -299,9 millones de euros a cierre del ejercicio.

Autopistas Portuguesas:**Euroscut Azores**

La sociedad tiene financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2020 que asciende a 304,9 millones de euros (tipo de interés EURIBOR 6 meses -0,287%+ 0,85%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un notional de 261,9 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,115% y cuyo vencimiento es en 2033. El valor razonable del derivado contratado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) asciende a -73,8 millones de euros a cierre del ejercicio.

Detalle resto proyectos:

	LP	CP	2020	Variación 2019
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	52	2	54	-7
Resto Aeropuertos	0	0	0	0
Aeropuertos	52	2	54	-6
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	69	2	71	-1
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	0	0	0	-60
Depusa Aragón S.A.	18	1	19	-1
Resto Construcción	0	0	0	0
Construcción	87	3	90	-62
TOTAL Resto deuda Proyectos	139	5	144	-68
	LP	CP	2019	
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	58	2	60	
Resto Aeropuertos	0	0	0	
Aeropuertos	58	2	60	
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	70	2	72	
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	58	2	60	
Depusa Aragón S.A.	19	1	20	
Resto Construcción	0	0	0	
Construcción	148	4	152	
TOTAL Resto deuda Proyectos	206	6	212	

El resto de deuda de proyectos disminuye -68 millones de euros frente a diciembre 2019. Esta disminución se debe, principalmente, a la salida de la deuda de la Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. tras su reclasificación como mantenido para la venta (ver Nota 1.1.4).

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

	Divisa	Valor Razonable 2020	Saldo Contable 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 o más	Total Vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		2.921	2.434	0	0	0	0	0	2.270	2.270
AUTOPISTAS		2.921	2.434	0	0	0	0	0	2.270	2.270
	USD	2.921	2.434	0	0	0	0	0	2.270	2.270
	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
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		2.671	2.671	72	25	69	37	45	2.459	2.708
AUTOPISTAS		2.528	2.528	17	24	68	36	44	2.375	2.564
	USD	1.577	1.577	0	0	40	0	0	1.567	1.607
	EUR	950	950	17	24	28	36	44	807	957
AEROPUERTOS		54	54	54	0	0	0	0	0	54
	USD	54	54	54	0	0	0	0	0	54
CONSTRUCCIÓN		90	90	1	1	1	1	1	84	90
	EUR	90	90	1	1	1	1	1	84	90
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		5.592	5.106	72	25	69	37	45	4.729	4.978

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria (4.978 millones de euros) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2020 (5.106 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 aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 128 millones de euros, teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

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

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en 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:

2020 (Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	4.859	4.834	25	4.962
Autopistas Estados Unidos	3.878	3.878	0	4.011
Autopistas Españolas	677	652	25	648
Resto de autopistas	305	305	0	303
Aeropuertos	54	54	0	54
Construcción	90	90	0	90
TOTAL DEUDA FINANCIERA	5.003	4.978	25	5.106

2019 (Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	5.261	5.216	45	5.282
Autopistas Estados Unidos	4.265	4.245	20	4.317
Autopistas Españolas	682	657	25	653
Resto de autopistas	314	314	0	312
Aeropuertos	61	61	0	60
Construcción	154	154	0	152
TOTAL DEUDA FINANCIERA	5.476	5.431	45	5.494

La totalidad de los 25 millones disponibles (45 millones a 31 de diciembre de 2019) corresponde a deudas no dispuestas en las autopistas españolas. Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

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 2020 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)	2020		Variación 20/19			Total
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	
Bonos y Obligaciones Corporativas	2.566	524	3.090	778	505	1.283
Euro Commercial Paper	0	1.091	1.091	0	118	118
Líneas de liquidez Corporativas	284	0	284	29	0	29
Resto Deuda	42	14	56	-10	-4	-14
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.892	1.629	4.521	797	619	1.417

(Millones de euros)	2019		Total
	Largo plazo	Corto plazo	
Bonos Corporativos	1.788	19	1.807
Euro Commercial Paper	0	973	973
Líneas de liquidez Corporativas	255	0	255
Resto Deuda	52	18	70
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.094	1.010	3.104

A continuación, se muestra la variación de la de deuda bruta ex proyectos de infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetros, 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.2019	Aumento/ disminución con impacto en Flujo de Caja	Impacto por tipo de cambio	Impacto por cambios de perímetro y Otros	Intereses capitalizados/ devengados	Dic.2020
		Deuda bancaria/Bonos Proyectos	3.104	1.435	-31	
Cross Currency Swaps	-11	0	14	0	0	2
Posición Deuda Bruta ex proyectos	3.093	1.435	-17	0	13	4.524

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 2020 asciende a 3.090 millones de euros (1.807 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). Las características de los mismos se muestran en la siguiente tabla:

Fecha de Emisión	Importe (Nominal) M EUR	Vencimiento	Cupón Anual
7/6/2013	500	7/6/2021	2,557 %
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 %

La emisión realizada en 2013 se negocia en el mercado secundario de la Bolsa de Londres, mientras que 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. Cabe mencionar que el Grupo cuenta con derivados de tipos de interés asociados a los bonos corporativos emitidos por un nominal de 250 millones de euros, que transforman el tipo de interés fijo en variable, 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 ha ampliado el límite hasta 1.500 millones de euros, siendo el saldo contable a 31 de diciembre de 2020 de 1.091 millones de euros.

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 2020.

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 -26 millones de euros.

La variación de deuda Corporativa frente a diciembre 2019 (1.430 millones de euros) se debe fundamentalmente a la nueva emisión de bonos corporativos (1.283 millones de euros) y a la mayor emisión de ECPs (118 millones de euros), con un tipo medio de -0,15%.

Estas operaciones comentadas responden al objetivo de la compañía de afrontar esta situación de pandemia desde una posición relevante de liquidez, que se ha situado en máximos históricos alcanzando los 7.964 millones de euros.

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 2020 y a 31 de diciembre de 2019:

(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.

(Millones de euros)	2019			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto (*)	Disponibile	
Bonos	1.800	1.800	0	1.807
Línea Sindicada	900	250	650	255
ECPs	973	973	0	973
Resto	0	0	0	0
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	3.673	3.023	650	3.034

(*) El saldo dispuesto de las línea sindicada incorpora el valor razonable de Cross Currency Swaps por 5 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 2020, 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 56 millones de euros (70 millones a 31 de diciembre de 2019) se recogen fundamentalmente saldos de otra deuda bancaria por importe de 44 millones de euros (45 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), principalmente en la división de Construcción.

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

Deuda financiera (millones de euros)	Divisa	Valor Razonable 2020	Saldo Contable 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 o más	Total vencimientos
Deuda corporativa		4.598	4.465	1.591	500	0	550	500	1.341	4.482
	EUR	4.598	4.465	1.591	500	0	550	500	1.341	4.482
Resto Deuda		57	57	6	4	11	4	16	16	57
	EUR	0	0	0	0	0	1	0	0	2
	PLN	0	0	6	3	11	3	16	16	56
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		4.656	4.522	1.597	504	11	554	516	1.357	4.539

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2020 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de 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 2020 se estima en 4.656 millones de euros.

Respecto a los vencimientos de 2021 ascienden a 1.597 millones de euros y corresponden fundamentalmente al vencimiento de los ECPs y bonos corporativos. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

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 2020 y a 31 de diciembre de 2019:

(Millones de euros)	2020			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponibile	
Construcción	198	57	141	58
RESTO DEUDAS	198	57	141	58

(Millones de euros)	2019			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponibile	
Construcción	212	66	146	69
RESTO DEUDAS	212	66	146	69

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2020 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

b) 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 2019.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2020 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 105 millones de euros (87 millones de euros a 31 de diciembre de 2019) asociadas principalmente a Construcción, por motivos operativos en proyectos de construcción en Estados Unidos, así como a las promociones en curso de Budimex.

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 a efectos 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 -89 millones de euros a diciembre 2020, de los cuales -59 millones de euros corresponden a las actividades continuadas (ver Nota 3.7) y -30 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 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 los presentes Estados Financieros Consolidados.

Diciembre 2020	Diciembre 2020 (cifras en millones de euros)				
	Nota	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
Impacto 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	3.2, 3.3 y 3.4	-286	-128	18	-397
Desinversión	1.1.3	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

Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra desglosada en la anterior tabla (308 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)	-1	-12	-13
Variación capital circulante actividades discontinuadas y mantenidas para la venta (Nota 1.3)	180	13	193
Variación capital circulante de Balance incluyendo operaciones discontinuadas	179	1	180
Mov. capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo	-49	24	-25
Mov. Provisiones con impacto en Resultado Bruto de Explotación o en capital Circulante	140	0	140
Operaciones continuadas	47	0	47
Operaciones discontinuadas	93	0	93
Mov. de otras partidas de Balance con impacto en flujo de operaciones	-3	16	13
TOTAL FONDO DE MANIOBRA FLUJO DE CAJA (NOTA 5.3) EN EL ESTADO DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES	268	40	308

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.
- Movimientos de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación o en capital circulante, por 140 millones de euros, que corresponden a:
 - Variación neta de provisiones de operaciones continuadas (47 millones de euros), principalmente Construcción (37 millones de euros), correspondiente a una dotación/reversión y aplicación de provisiones de 66 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 -29 millones de euros, y resto de divisiones (11 millones de euros), correspondiente a una dotación/reversión y aplicación de provisiones de 25 millones de euros (ver Nota 6.3) y a otras provisiones y efectos por importe de -14 millones de euros.
 - Variación de provisiones de las operaciones discontinuadas por un importe de 93 millones de euros, de los cuales 147 millones de euros corresponden a dotación y reversión de provisiones y -54 millones de euros a la aplicación de provisiones.
- 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 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 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) 2020	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	358	83	-23	417
Flujo por IS	0	-6	0	-5
FLUJO DE OPERACIONES	358	77	-23	412
Inversión	-83	-4	1	-86
Desinversión	300	0	0	300
FLUJO DE ACTIVIDAD	576	73	-23	626
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	-3	-18	0	-21

(Millones de euros) 2019	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	77	70	-8	139
Flujo por IS	-46	-7	0	-53
FLUJO DE OPERACIONES	31	63	-8	86
Inversión	-164	-2	0	-165
Desinversión	1	0	0	1
FLUJO DE ACTIVIDAD	-131	61	-7	-77
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	-7	-20	0	-27

A continuación, se adjunta el flujo de caja reportado en el ejercicio 2019:

Diciembre 2019	Diciembre 2019 (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	-76	580	0	504
NIF-16		-134	-1	0	-135
RBE incluyendo operaciones discontinuadas e IFRS16		-210	579	0	369
Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	3,5	729	0	-199	529
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		292	-86	0	206
Flujo de operaciones antes de Impuestos		810	493	-199	1.104
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-25	-36	0	-61
Flujo de operaciones		785	457	-199	1.043
Inversión		-295	-157	60	-392
Desinversión	1,1	484	115	0	599
Flujo de inversión		189	-41	60	207
Flujo de actividad		974	416	-140	1.250
Flujo de intereses	2,6	-7	-239	0	-246
Flujo de capital procedente de socios externos		13	117	-60	70
Dividendo flexible		-238	0	0	-238
Compra de autocartera		-282	0	0	-282
Remuneración al accionista	5	-520	0	0	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-18	-306	199	-124
Otros movimientos de Fondos Propios		-6	0	0	-6
Variación tipo de cambio		-26	-66	0	-92
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.3	-2	422	0	419
Otros movimientos de deuda (no flujo)		-11	-47	0	-59
Flujo de Financiación		-579	-119	140	-558
Variación posición neta de tesorería	5	395	297	0	692
Posición inicial		1.236	-4.885	0	-3.649
Posición final		1.631	-4.588	0	-2.957

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

Adicionalmente, y considerando la relevancia que ha tenido la decisión de Gran Bretaña para desvincularse de la Unión Europea desde una perspectiva económica y política (Brexit), se realiza en esta nota de forma separada un análisis detallado del impacto que el mismo ha tenido para Ferrovial en el ámbito de los diferentes riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados.

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

Los negocios de Ferrovial están expuesto a los ciclos económicos y, por tanto, a fluctuaciones en los tipos de interés. Estas fluctuaciones 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 a 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)	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

DEUDAS (Millones de euros)	2019			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	3.104	90 %	306	3
Autopistas	5.282	98 %	101	1
Construcción	152	94 %	9	0
Aeropuertos	60	100 %	-0	-0
Proyectos de Infraestructuras	5.494	98 %	110	1
Deuda total	8.598	95 %	415	4

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 2020, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 7 millones de euros, de los que 1 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 6 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de 5,3 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 2020, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 92 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 103 millones de euros.

Como contrapartida a este impacto, hay que considerar que una bajada de tipos de interés llevaría aparejado 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 planificada 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 2020:

Moneda (Millones de euros)	Diciembre 2020			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	7.535	6.436	907	191
Libra esterlina	1.984	1.750	233	1
Dólar americano	8.078	7.366	447	265
Dólar canadiense	3.191	1.982	1.209	0
Dólar australiano	91	35	56	0
Zloty Polaco	1.721	1.412	126	183
Peso Chileno	297	229	68	0
Peso Colombiano	150	47	103	0
Otros	81	42	38	-0
TOTAL GRUPO	23.128	19.301	3.187	640

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 2020 ha sido de -187 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 las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio, produciría un cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 243 millones de euros, de los que el 55% correspondería al efecto del dólar canadiense, el 20% al dólar americano y el 11% a la libra esterlina.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2020 y 2019 se recoge en el siguiente cuadro.

Moneda (Millones de euros)	Rdo. Neto	
	2020	2019
Euro	67	594
Libra esterlina	-480	98
Dólar americano	-40	-188
Dólar canadiense	41	163
Dólar australiano	-57	-464
Zloty Polaco	71	26
Peso Chileno	-19	19
Otros	8	19
TOTAL GRUPO	-410	268

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 -54 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:

	2020	2019	Var. 20/19
Inversiones en activos financieros (1)	2.484	1.126	1.358
Activos financieros no corrientes	942	2.130	-1.188
Derivados Financieros Netos (Activo)	547	461	86
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.292	1.256	36

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

- Ferrovial hace un seguimiento activo del riesgo que tiene con sus Entidades Financieras: Ferrovial analiza constantemente la evolución del riesgo mediante análisis internos de 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 contrapartida 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 necesarios 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 2020 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 6.321 millones de euros (4.617 millones de euros en 2019). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.071 millones de euros (796 millones de euros en 2019).

Proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2020 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 111 millones de euros (118 millones de euros en 2019). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 25 millones de euros (45 millones de euros en 2019) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

e. Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción. Dicha exposición, en concreto 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.

Estos equity swaps, al no ser considerados derivados de cobertura, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 2,7 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, que consolidan por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento del flujo de caja proveniente de este tipo de activos. Adicionalmente, los planes de pensiones de prestación definida en el Reino Unido tienen obligaciones vinculadas a la inflación, siendo cubiertos de manera individualizada, ya que no se consolidan en Ferrovial.

A diferencia del resto de activos de la compañía, los derivados financieros contratados en HAH cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación, desde un punto de vista contable, se valoran a valor razonable con cambios en resultados, ya que, hasta ahora, no se aceptan como instrumentos de cobertura contable. HAH está evaluando su tratamiento como cobertura contable dentro de las normas contables (NIIF 9). El impacto contable hasta la fecha supone que un aumento de 100 p.b. en toda la curva de inflación afecta al resultado neto de Ferrovial a su porcentaje en -241 millones de euros.

Adicionalmente, en el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación española. A cierre de año se ha discontinuado el 37% como consecuencia del cambio de modelo financiero a intangible. El resto (63%) se considera instrumento de cobertura y la medición de efectividad se encuentra dentro de los rangos para mantener la consideración de cobertura contable. Un incremento de 100 p.b. en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en reservas de -101 millones de euros y -59 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 bajo 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 2020, 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.

h. Brexit, impacto en riesgos financieros

En el presente apartado se realiza un análisis del impacto que el mismo está teniendo para Ferrovial en el ámbito de los riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados. En el apartado relativo a riesgos del Informe de Gestión se realiza un análisis global sobre el Brexit y cómo puede afectar a las diferentes áreas de negocio del Grupo.

La siguiente tabla muestra la exposición de Ferrovial al Reino Unido en base a diferentes variables financieras y de negocio:

(Millones de euros)	2020		
	TOTAL FERROVIAL	EXPOSICIÓN REINO UNIDO	% SOBRE TOTAL
Ventas (*)	12.149	3.014	25 %
Rdo. Bruto Explotación (*)	705	37	
Rdo. Neto	-410	-547	
Recursos Propios	3.187	233	
Valoración consenso analistas			7 %
Cartera de Construcción	10.129	1.064	11 %
Cartera de Servicios	13.027	7.993	61 %
Aeropuertos gestionados			25% HAH, 50% AGS

(*) Incluyendo actividades discontinuadas

Tipo de cambio

Tras unas duras negociaciones, la Unión Europea y el Reino Unido han logrado un acuerdo comercial cuya consecuencia a destacar es la eliminación de aranceles al comercio de mercancías entre ambas partes. Se evita así el temido Brexit duro y se consigue, por tanto, una salida ordenada de la Unión.

Por su parte, a 31 de Diciembre de 2020, la Libra se había depreciado casi un 6% durante el último año. Como cobertura frente al riesgo de tipo de cambio derivado de un impacto negativo de los efectos del Brexit, Ferrovial tiene contratadas coberturas por un valor nominal de 239 millones de libras.

Tras el acuerdo de salida de la Unión Europea por el Brexit, la inflación no se ha visto alterada; sin embargo, los tipos de interés reales sí que se han reducido lo que afecta negativamente al valor de los planes de pensiones de prestación definida.

Inflación y tipos de interés

Analizando la evolución de 2020 comparado con el ejercicio anterior, el mercado ha visto mínimamente reducidas las expectativas de inflación futura respecto al RPI (Retail Price Index), con niveles en torno al 3,28% y una tasa real también mucho más negativa, con niveles en torno a -2,92% (en los plazos superiores a 2 años) debido a la caída de los tipos de interés nominales en torno a 70 puntos básicos en media, con respecto al año anterior.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta en detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2020 y 2019, así como el vencimiento de los nominales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nominales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS NOCIONALES					TOTAL
	SALDOS AL 31/12/2020	SALDOS AL 31/12/2019	2021	2022	2023	2024	2025 y posteriores	
SALDOS EN EL ACTIVO	547	462	3.561	5	-2	-4	75	3.635
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	489	426	-4	-2	-3	-4	75	62
Cross Currency Swaps Corporación	0	5	0	0	0	0	0	-
Cross Currency Swaps Autopistas	23	7	736	0	0	0	0	736
IRS Corporación	4	8	250	0	0	0	0	250
Equity swaps	0	8	0	0	0	0	0	-
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	0	115	0	0	0	0	115
Resto derivados	27	9	2.463	6	2	0	0	2.471
SALDOS EN EL PASIVO	468	482	532	357	26	34	1.133	2.082
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	374	370	16	78	23	28	712	858
Cross Currency Swaps Corporación	26	0	0	250	0	0	0	250
Equity swaps	3	0	65	0	0	0	0	65
IRS Corporación	44	41	0	0	0	0	400	400
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	24	77	0	0	0	0	77
Resto derivados	20	48	375	29	3	6	21	433
SALDOS EN EL NETO (PASIVO)	78	-20	4.093	362	24	30	1.208	5.717

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		VENCIMIENTOS FLUJOS					TOTAL
	SALDOS AL 31/12/2020	SALDOS AL 31/12/2019	2021	2022	2023	2024	2025 y posteriores	
SALDOS EN EL ACTIVO	547	462	57	0	0	0	489	546
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	489	426	0	0	0	0	489	489
Cross Currency Swaps Corporación	0	5	0	0	0	0	0	-
Cross Currency Swaps Autopistas	23	7	23	0	0	0	0	23
IRS Corporación	4	8	4	0	0	0	0	4
Equity swaps	0	8	0	0	0	0	0	-
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	0	2	0	0	0	0	2
Resto derivados	1	9	1	0	0	0	0	1
SALDOS EN EL PASIVO	468	482	58	70	46	45	250	468
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	374	370	44	42	40	39	209	374
Cross Currency Swaps Corporación	26	0	0	26	0	0	0	26
Equity swaps	3	0	3	0	0	0	0	3
IRS Corporación	44	41	0	1	6	6	31	44
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	24	2	0	0	0	0	2
Resto derivados	20	48	9	1	0	0	10	20
SALDOS EN EL NETO (PASIVO)	78	-20	-1	-70	-46	-45	239	78

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 notional total de 858 millones de euros a 31 de diciembre de 2020. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -370 millones de euros a diciembre de 2019 a -374 millones de euros a diciembre de 2020.

Con carácter general estos derivados se consideran eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, suponiendo un impacto de -4 millones de euros (-3 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 -46 millones de euros y en caja de 46 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. Tal y como se comenta en la nota 6.5.1. en relación con la resolución del pleito de Autema, la pérdida del recurso y, por tanto, el cambio del modelo concesional, produce una disminución de los flujos que cubriría el derivado de inflación (subyacente), aunque sigue habiendo flujos sujetos a inflación como son los flujos de peaje y los flujos de compensación del precio por parte de la Generalitat de Cataluña según Decreto 2015. La disminución del subyacente genera una discontinuidad parcial de la cobertura, que supone un impacto positivo de 178 millones de euros que ha sido reportado dentro de la línea deterioro y enajenaciones del Grupo (ver nota 2.5), que tiene su contrapartida en el efecto registrado en Reservas.

Además, en relación a la valoración de la parte que sigue siendo de cobertura, y como consecuencia del efecto del COVID-19, se produce una caída de flujo y por tanto un pico de ineffectividad del ILS que se traslada vía resultado por Valor Razonable por 39 millones de euros.

Con todo lo anterior, el valor razonable del derivado asciende a 489 millones de euros a 31 de diciembre 2020, y se produce un impacto neto en reservas durante el ejercicio de -155 millones de euros (-116 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante), junto con un impacto en caja de -12 millones de euros.

Cross Currency Swaps Autopistas

La sociedad 4352238 Canada Inc. contrató en 2019 unos cross currency swaps como cobertura de una inversión financiera denominada en dólares canadienses. Estos instrumentos tienen un notional de 900 millones de dólares (736 millones de euros), un vencimiento en el año 2021 y un valor razonable de 23 millones de euros.

Derivados de Corporación

Interest Rate Swaps Corporativos

El Grupo tiene contratados, en relación con las emisiones de bonos realizadas en 2013, derivados de tipo de interés por un notional de 250 millones de euros, con vencimiento en 2021. Estos derivados, 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 resultados. Su impacto en el ejercicio es de 4 millones de euros en resultado financiero por valor razonable (4 millones en el ejercicio 2019).

Adicionalmente a lo anterior, en noviembre de 2020, el Grupo ha cancelado los derivados de tipo de interés que contrató en el ejercicio 2018 por un notional total de 500 millones de euros, lo cual ha supuesto un impacto en caja de -21 millones de euros. A su vez, el Grupo ha contratado derivados de tipo de interés por un notional total de 400 millones de euros, con el objetivo de cerrar el tipo de interés aplicable a la posible refinanciación de uno de los bonos emitidos por la Sociedad. A 31 de diciembre de 2020, estos derivados tienen un valor razonable de -44 millones de euros y se encuentran designados como cobertura de flujos de caja, registrándose su variación de valor con contrapartida en reservas.

Cross Currency Swaps Corporativos

A 31 de diciembre de 2020, 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 notional de 274 millones de dólares estadounidenses (250 millones de euros), un vencimiento en el año 2022 y un valor razonable de -26 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 2020, estos derivados cuentan con un notional de 2,7 millones 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 notional 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 notional asciende a 192 millones de euros a 31 de diciembre de 2020, de los cuales 74 millones corresponden a la libra esterlina, 114 millones corresponden al dólar americano, 4 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 2020 a -40 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 1 millón de euros.

Otros derivados

En este concepto se encuentran recogidos el resto de derivados contratados por el Grupo cuyo valor razonable asciende a 7 millones de euros, de los cuales, 26 millones de euros se corresponden con derivados de tipo de cambio en el negocio de Autopistas para cubrir en gran medida la volatilidad de flujos futuros en dólar canadiense (ver nota 1.3) y -19 millones de euros que 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.

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 2020 y 2019, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de Euros)	VALOR RAZONABLE			IMPACTOS						TOTAL
	Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Var.	IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RDO POR VALOR RAZONABL E (II)	IMPACTO EN RDO FIN (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)	OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE RDOS (VI)	
Derivados de inflación	489	426	63	-155	39	0	-12	0	192	63
Cobertura flujos de caja	489	426	63	-155	39	0	-12	0	192	63
Derivados tipo interés	-425	-425	-1	-32	-1	-48	64	0	17	0
Cobertura flujos de caja	-429	-432	3	-10	-1	-47	68	0	-7	3
Cobertura valor razonable	4	8	-4	-23	0	-1	-4	0	24	-4
Cross Currency Swaps	-2	11	-14	0	0	21	-21	-1	-12	-14
Cobertura flujos de caja	-26	5	-30	0	0	3	-21	0	-12	-30
Cobertura valor razonable	23	7	17	0	0	17	0	-1	0	17
Derivados tipo de cambio	20	-41	61	1	11	0	-144	192	2	62
Cobertura valor razonable	10	-34	44	1	6	0	-81	117	1	44
Cobertura inversión neta extranjero	8	-7	15	0	1	0	-61	75	0	15
Especulativos	2	0	2		4		-2		1	3
Equity Swaps	-3	8	-10	0	-10	0	0	0	0	-10
Especulativos	-3	8	-10	0	-10	0	0	0	0	-10
TOTAL	79	-21	100	-187	38	-27	-113	192	198	100

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 en el resultado financiero 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 2020 y 2019 (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 13, 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 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 2020 y 2019 es la siguiente:

(Millones de euros)	2020	2019	VAR 20/19
Subvenciones de capital	1.245	1.347	-102
Otros ingresos a distribuir	0	0	0
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.245	1.347	-102

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: 380 millones de euros por LBJ Infrastructure Group, 461 millones de euros por NTE Mobility Partners, 210 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC y finalmente 190 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 18 millones de euros.

Adicionalmente, se ha producido una reducción en las sociedades de Estados Unidos de -111 millones de euros debido a la depreciación del dólar con respecto al euro.

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	VERTEDEROS	EXPROPIACIONES	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
Saldo al 31 de diciembre de 2019	378	49	81	10	0	518	750	1.268
Variaciones de perímetro y traspasos	-87	1	-7	0	1	-92	97	6
Dotaciones:	24	16	5	1	0	45	445	490
Por resultado bruto de explotación	17	0	5	1	0	22	444	466
Por resultado financiero	6	3	0	0	0	9	0	10
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	1	0	0	0	0	1	0	1
Amortizaciones de inmovilizado	0	13	0	0	0	13	0	13
Reversiones:	-15	0	-14	0	0	-29	-179	-208
Por resultado bruto de explotación	-15	0	-14	0	0	-28	-171	-200
Por resultado financiero	0	0	0	0	0	0	-8	-8
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortizaciones de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0	0
Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante	-4	0	-1	0	0	-5	-172	-176
Aplicaciones con contrapartida en otros activos	-4	-3	0	0	0	-7	-1	-8
Diferencia de tipo de cambio	-4	-4	-1	-1	0	-10	-48	-58
Saldo al 31 de diciembre de 2020	289	58	63	9	1	421	892	1.314

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 aplicaciones con contrapartida en diferentes epígrafes del balance de situación consolidado y tipo de cambio.

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 neteando la cifra de inversiones.

6.2. DÉFICIT DE PENSIONES

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados. La provisión reconocida en balance asciende a 4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 correspondiendo en su totalidad a Budimex (4 millones de euros al 31 de diciembre de 2019).

6.3. PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. 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 y que se desglosan en las notas referidas a dichos activos en concreto.

Así, analizando el efecto de la cuenta de resultados, destaca la dotación neta (gasto) por valor de (267 millones de euros) que impacta en el resultado bruto de explotación, correspondiendo principalmente a la división de Construcción (412 millones de euros de dotación y -183 millones de reversión), principalmente en la actividad de Polonia, así como una dotación de una provisión por 22 millones de euros, por costes de reestructuración en la relación a la implantación del nuevo modelo operativo de la compañía anunciado en el plan "Horizon 24", de los cuales han sido aplicados en el ejercicio 12 millones de euros, quedando por tanto 10 millones de euros pendientes de aplicación en cuentas de provisiones de personal dentro de capital circulante.

Adicionalmente, durante el ejercicio se han aplicado provisiones con contrapartida en cuentas de capital circulante por importe de -176 millones, correspondientes principalmente a la división de Construcción (-163 millones de euros). La suma de dotación/reversión (267 millones de euros) y aplicación (-176 millones de euros) y otros efectos asimilables como provisiones de dudoso cobro, que no están incluidas en el detalle de provisiones de pasivo (-43 millones de euros), se explican a efectos de fondo de maniobra en el flujo de caja totalizando un importe de 47 millones de euros (ver Nota 5.3).

Provisiones para pleitos

El total de provisiones de grupo para pleitos asciende a 289 millones de euros a 31 de diciembre de 2020. 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 104 millones de euros (112 millones de euros a diciembre 2019), fundamentalmente 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 185 millones de euros (266 millones de euros a diciembre 2019), 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.d). 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). El impacto de la actividad de Servicios se encuentra recogido en el Resultado Neto de las actividades discontinuadas (ver 1.1.3). La variación en el año se debe principalmente a reclasificaciones a provisiones de corto plazo al estimarse que se van a resolver en el próximo ejercicio (ver detalle nota 6.5.1d)

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (nota 1.2.3.2) cuyo importe total asciende a 58 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 13 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 63 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 (81 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

Provisión vertederos

Dentro de este epígrafe se recogen 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 que aparece registrado en este epígrafe por importe de 9 millones de euros corresponde a la actividad de servicios en Polonia.

Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones en la autopista Azores.

Provisiones a corto plazo

A 31 de diciembre de 2020 el saldo de provisiones a corto plazo del grupo asciende a 892 millones de euros, (750 millones a 31 de diciembre de 2019). El incremento se debe principalmente a reclasificaciones de provisiones de carácter tributario comentadas anteriormente, relacionadas con el Impuesto de Sociedades de los ejercicios 2003 a 2005 (ver nota 6.5.1d).

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 733 millones de euros (763 millones de euros a 2019).

La dotación y reversión de estas provisiones se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.

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 poco significativo a 31 de diciembre de 2020 (9 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 de la división de Construcción). La disminución de -9 millones de euros viene motivada por la clasificación a mantenida para la venta de la sociedad Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. (ver Nota 1.1.3).
- Préstamos con empresas asociadas a largo plazo por 11 millones de euros (11 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), de la actividad de Autopistas.
- Pasivos comerciales a largo plazo por importe de 5 millones de euros (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios y otros pasivos contingentes

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes de diferente naturaleza. Dichos pasivos contingentes se materializan en pleitos o litigios sobre los que se reconoce una provisión en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación. Dichas provisiones se detallan en la Nota 6.3.

Por lo tanto, no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados y que puedan suponer un efecto material adverso.

A continuación, se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Autopista Terrasa Manresa (Autema):

Procedimiento contencioso-administrativo frente a los Decretos 161/2015 y 337/2016 aprobados por la Generalitat de Cataluña:

El 14 de julio de 2015 la Generalitat de Cataluña publicó el Decreto 161/2015 por el que se modificaba radicalmente el régimen concesional del proyecto establecido en virtud del Decreto 137/1999. Dicho cambio normativo se completó en diciembre de 2016 por el Decreto 337/2016 (ambos conjuntamente, los "Decretos").

El cambio introducido por la nueva normativa supuso pasar de un régimen en el que la Generalitat abona a la sociedad concesionaria la diferencia entre los peajes recaudados y el excedente de explotación fijado en el Plan Económico Financiero, a un sistema por el que la retribución del concesionario dependerá del número de usuarios de la infraestructura, subvencionando la Generalitat parte del peaje abonado por el usuario, reduciendo los ingresos a percibir por Autema entre un 43% y un 50%.

La Sociedad Concesionaria, al considerar que existían sólidos argumentos para concluir que la Administración había excedido claramente los límites de su potestad de modificación de contratos públicos al dictar ambos decretos, procedió a recurrir los Decretos ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC).

A lo largo de 2017 las codemandadas (Generalitat de Catalunya y el Consell Comarcal del Bages) presentaron sus escritos de contestación a la demanda y, durante el primer semestre de 2018, se celebró la fase de prueba. Tras la presentación del escrito de conclusiones por parte de Autema en el mes de julio, y por las codemandadas en septiembre de 2018, se cerró la fase de conclusiones.

El 18 de marzo de 2019 se notificó a Autema la sentencia del TSJC que desestimaba el recurso contencioso-administrativo frente a los Decretos. Esta sentencia fue recurrida por la Sociedad en casación ante el Tribunal Supremo (TS).

El 19 de octubre de 2020 se notificó a la Sociedad la inadmisión del recurso de casación por parte del Tribunal Supremo. Con esa decisión del TS la sentencia dictada en el asunto por el TSJC deviene firme y plenamente aplicable.

Contra dicha inadmisión se ha presentado, el 17 de noviembre de 2020, un incidente de nulidad, por considerar que el Tribunal Supremo, antes de admitir el recurso, debió plantear una cuestión de interpretación ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y al no haberlo hecho, ha vulnerado el derecho a la tutela judicial efectiva de la recurrente. El incidente de nulidad ha sido recientemente inadmitido. Autema está preparando un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional. El incidente de nulidad ha sido recientemente inadmitido. Autema está preparando un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional.

Autema ha mantenido durante estos años su consideración contable de la concesión como activo financiero, en base a la opinión de sus asesores legales externos que consideraban que existían argumentos sólidos para sostener que la publicación del Decreto suponía una extralimitación de la potestad de modificación del régimen concesional por parte de la administración concedente.

No obstante, tras la no admisión a trámite del recurso de casación la compañía ha cambiado el modelo contable de la concesión, pasando de activo financiero a activo intangible. El impacto de dicho cambio se ha registrado con efectos 1 de enero de 2020 y ha supuesto el reconocimiento de un resultado no recurrente tal y como se describe en la nota 2.5.

Autopista M 203

Procedimiento judicial iniciado por la Concesionaria solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la Administración.

El 24 de Abril de 2014 la Concesionaria inició un procedimiento ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la administración concedente y la anulación de las penalidades impuestas a la Sociedad Concesionaria por la paralización de las obras.

Tras la sentencia estimatoria por el TSJM, mediante Orden del Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, de 3 de noviembre de 2017 (la "Orden de Resolución"), la Comunidad de Madrid (CAM) resolvió el contrato de concesión. La CAM cumplió en el ejercicio 2018 la toma de posesión de las obras y la devolución de los avales constituidos como garantía definitiva (cuya cuantía ascendió a 6 millones de euros).

En relación a la subrogación de la Administración en los expedientes expropiatorios y la compensación por las inversiones realizadas (valor patrimonial de la inversión - VPI) y por los daños y perjuicios sufridos, la Sociedad presentó en abril de 2019 un requerimiento a la CAM por inactividad de la Administración para que cumpliera con su obligación de dictar resolución sobre la VPI.

Al haber transcurrido el plazo de 3 meses sin que la CAM contestara al requerimiento presentado por la Sociedad, el 15 de julio de 2019 la Sociedad interpuso recurso contencioso-administrativo frente a la inactividad de la CAM, con solicitud además de medida cautelar consistente en que el tribunal obligue a la CAM a dictar dicha resolución de forma expeditiva.

En octubre de 2019 se desestimó la medida cautelar solicitada y el procedimiento judicial para que la CAM dictara resolución sobre el VPI ha seguido su curso. La Sociedad formalizó su demanda el 17 de diciembre ante el TSJM y el 11 de febrero de 2020 se ha notificado la contestación a la demanda de la CAM y se ha dado plazo a la Sociedad para que presente su escrito de conclusiones.

Adicionalmente, el 27 de enero de 2020 se notificó a la Sociedad mediante vía administrativa el informe de valoración de la CAM, cuantificando el importe del VPI, donde reconocen la cantidad de 56 millones de euros (IVA excluido), más los intereses que se devenguen hasta que se haga efectivo el pago. Han concedido plazo de alegaciones que fueron presentadas por la Sociedad el 12 de febrero de 2020 remitiéndose a lo ya indicado anteriormente en los escritos anteriores, solicitando que se dicte resolución cuanto antes y reservándonos el derecho a realizar las actuaciones que precedan para reclamar la diferencia entre la cantidad reclamada de 60 millones de euros, que la Sociedad tiene registrada en su balance, y la cantidad reconocida en el informe. La Sociedad ha decidido registrar provisión por 4 millones de euros, que es la diferencia entre los 60 millones de euros registrados como cuenta por cobrar como compensación de la inversión realizada por la sociedad y los 56 millones de euros en que ha valorado la CAM en su informe el VPI.

Finalmente, el 22 de octubre de 2020 se ha notificado a la Sociedad la sentencia estimatoria del recurso contra la inactividad de la Administración en la que se condena a la CAM a que de inmediato dicte el correspondiente acto de liquidación del VPI. El 27 de noviembre de 2020 se declara la firmeza de la sentencia. A partir de esta declaración de firmeza la CAM disponía de dos meses para ejecutar la sentencia y dictar la correspondiente resolución sobre el VPI. Habiendo ya transcurrido ese plazo de 2 meses sin que la CAM haya dictado esa resolución el 3 de febrero de 2021 la Sociedad ha presentado un escrito al TSJM en el que se solicita la ejecución forzosa de la sentencia y que se cumpla con el fallo de ésta sin más dilación.

En base a la resolución del contrato de concesión, el valor neto contable del activo por 78 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 se encuentra clasificado como deudores e incluye los 60 millones de euros anteriormente mencionados, así como 13 millones de IVA y 5 millones de intereses. Como hemos comentado se encuentran provisionados 4 millones de euros ante la posibilidad de la no recuperación de los mismos.

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 iniciaron un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la Sociedad, esto es, Cintra Infrastructures 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. En su contestación a la demanda Cintra y Sacyr defendieron, entre otros argumentos, la falta de legitimación activa de los bancos, al considerar que no podían dirigirse contra los Accionistas sino frente a la sociedad Inversora del Proyecto, y que el objetivo de la garantía no era dotar de fondos a la acreditada para atender pagos relativos a la financiación, sino asegurarle solvencia financiera para hacer frente a las obligaciones derivadas de una refinanciación que no se ha producido.

Finalmente, el Juzgado de Primera Instancia acogió la excepción de falta de legitimación activa de los demandantes, desestimando la demanda de los bancos sin entrar en el fondo del asunto. Los Bancos recurrieron dicha sentencia en apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid, que en diciembre de 2016 confirmó la sentencia de primera instancia. Frente a esta última sentencia, las entidades financieras presentaron recurso extraordinario de infracción procesal ante el Tribunal Supremo.

El 12 de julio de 2019 se notificó la admisión por porte del Tribunal Supremo del recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por los Bancos, reconociéndoles legitimación activa para poder reclamar directamente contra los Sponsor, y obligando a la Audiencia Provincial a que entre a conocer sobre el fondo del litigio.

El 21 de febrero de 2020 se ha notificado la sentencia del Tribunal Supremo por la que se estima el recurso extraordinario presentado el pasado ejercicio por las entidades financiadoras de la autopista R4 en la que reclamaban la ejecución de las garantías otorgadas por los antiguos accionistas del proyecto (en el caso de Cintra por un valor de 14,95 millones de euros que están completamente provisionados por la compañía) y, como consecuencia de ello, se remiten las actuaciones a la Audiencia Provincial, que debe dictar una nueva sentencia en la que entre a conocer el fondo del asunto una vez reconocida la legitimación activa de las entidades financiadoras.

El 14 de octubre de 2020 se notificó sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid por la que se estima el recurso de los bancos. Los accionistas Cintra y Sacyr han presentado un recurso de casación frente a esta decisión ante la Audiencia Provincial que desde el 3 de febrero de 2021 se tiene por presentado y se emplaza a los accionistas a comparecer ante el Tribunal Supremo y se acuerda expedir la certificación de la sentencia que habían solicitado las entidades financieras a efectos de instar la ejecución provisional de la sentencia. Cintra y Sacyr están a la espera de saber si se admite o inadmite el recurso de casación por el Tribunal Supremo y es posible que en los próximos días las entidades financieras soliciten la ejecución provisional de esta sentencia.

En la actualidad la sociedad tiene totalmente provisionados tanto los 14,95 millones de euros de las garantías otorgadas como los intereses de demora (4,18 millones de euros) desde el inicio del proceso judicial.

Litigio relativo al concurso de acreedores de la autopista SH-130

El 1 de marzo de 2018, la Sociedad SH-130 Concession Company, LLC presentó ante el United States Bankruptcy Court Western District de Texas un escrito inicial de demanda contra Ferrovial, S.A., Cintra Infrastructures SE, Ferrovial Construcción y otras sociedades del Grupo Ferrovial, así como frente al socio en el proyecto relativo a la autopista SH-130.

SH-130 Concession Company, LLC estuvo participada en un 65% por Cintra TX 56, LLC hasta el 28 de Junio de 2017, fecha en la que la titularidad de su capital social fue transmitida a sus socios actuales como consecuencia del cierre del proceso de solicitud voluntaria de concurso (Chapter 11) presentado el 2 de marzo de 2016.

La reclamación se fundamenta en que parte de los pagos realizados por la sociedad concesionaria a la sociedad constructora en 2011 y 2012, durante la fase de diseño y construcción de la autopista, se hicieron supuestamente en fraude de los acreedores, ya que, en opinión de la demandante: (i) las obras se estaban ejecutando incorrectamente y por tanto no procedía su abono; y (ii) la compañía concesionaria era insolvente.

La parte demandante reclama la devolución de dichos pagos, que ascienden a 329 millones de dólares.

Asimismo, acusa a Ferrovial, S.A., Cintra Infrastructures SE y otras sociedades del grupo de haber provocado que SH-130 Concession Company, LLC hiciera tales pagos, incumpliendo de dicha forma los fiduciary duties que debían observar de acuerdo a la legislación mercantil del estado de Delaware, así como de haber ayudado e inducido a incumplirlos.

En una modificación al escrito inicial de demanda presentada el 28 de septiembre de 2018, la demandante ha solicitado daños adicionales consistentes en la devolución de los beneficios derivados de los contratos de servicios que las demandadas facturaron a la demandante en el citado período. La demandante no ha fijado aún la cantidad que solicita por dicho concepto. Adicionalmente, ha ampliado la demanda inicial en relación al cumplimiento de los fiduciary duties.

Las compañías del Grupo Ferrovial demandadas presentaron varias mociones de desestimación preliminar (motion to dismiss) de la demanda inicial. El 7 de septiembre de 2018 el tribunal admitió las mociones de desestimación preliminar relativas a las compañías del grupo Ferrovial Internacional, S.L.U. y Ferrovial International Ltd., (que han quedado excluidas de la demanda) continuándose el proceso respecto del resto de demandadas. La modificación a la demanda citada anteriormente fue también objeto de una segunda motion to dismiss, desestimada por el tribunal el 16 de julio de 2019.

La demandante presentó el 5 de agosto de 2019 una tercera modificación a la demanda en la que se amplían las acusaciones de infracción de fiduciary duties a hechos acaecidos en 2007 con motivo del cierre financiero del proyecto.

Al cierre de estos estados financieros, el pleito se encuentra en fase de prueba (discovery) tras cuya finalización se iniciará la fase posterior de presentación y debate sobre la demanda. El calendario del proceso ha sufrido diversas actualizaciones, la más reciente el pasado 10 de febrero 2021 en que el tribunal dictó nueva orden ampliando los plazos del proceso. Se espera tener una resolución definitiva a partir del tercer trimestre de 2021.

El análisis realizado por los asesores legales a fecha actual permite considerar razonable que las empresas del Grupo Ferrovial demandadas puedan obtener una desestimación de las acciones ejercitadas frente a ellas. En base a lo anterior, no se ha registrado ninguna provisión en las sociedades del grupo por razón de este litigio.

b) 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 importe total provisionado por dichos riesgos a 31 de diciembre de 2020 es de 104 millones de euros (112 millones en 2019) y corresponde a un total de 75 litigios.

El principal litigio es el referido a las obras de construcción de la autopista SH 130 en Texas, que a continuación se describe y que es adicional al procedimiento relativo al mismo proyecto indicado en el apartado correspondiente a los litigios del negocio de Autopistas.

Arbitraje obras de construcción de la autopista SH-130 de Texas:

Adicionalmente a la demanda indicada en el apartado relativo a los litigios del negocio de Autopistas, la sociedad concesionaria de la autopista SH-130 (SH130 Concession Company, LLC) presentó un requerimiento para someter a arbitraje una disputa contra la sociedad constructora de la autopista Central Texas Highway Contractors, LLC (participada por Ferrovial Construcción), y contra las sociedades Zachry Industrial, INC. y Ferrovial Construcción, como avalistas mancomunados de la anterior. En el requerimiento de sometimiento a arbitraje, la sociedad concesionaria alegaba de forma genérica y sucinta que existían vicios y defectos en la construcción, fundamentalmente en el paquete de firmas de la Autopista, que valoraba en un importe de 130 millones de dólares, de los cuales el 50% (65 millones de dólares) serían imputables a la participación de Ferrovial, sin que exista responsabilidad solidaria respecto a la participación del otro socio.

En marzo de 2019, la sociedad SH130 Concession Company, LLC presentó una reclamación adicional por 161 millones de dólares (que, sumados a los 130 millones de dólares iniciales, ascienden a un total de aproximadamente 291 millones de dólares), que consisten en las cantidades que SH130 Concession Company, LLC supuestamente ha incurrido o incurrirá para reparar los daños reclamados.

De este importe, el 50% (145 millones de dólares) sería atribuido a la participación del grupo Ferrovial.

Tras la presentación de su escrito de defensa (statement of defense) por la sociedad reclamada, SH130 Concession Company, LLC presentó en diciembre de 2019 su escrito de contestación, en el que mantiene básicamente las mismas reclamaciones y reduce su cuantía hasta 280 millones de dólares (140 millones de dólares sería atribuido a la participación del grupo Ferrovial).

En enero de 2020 se inició un proceso de mediación con SH130 Concession Company, LLC (en el que también están presentes el socio en el proyecto -Zachry-, compañías aseguradoras, diseñadores y subcontratistas relacionados con los defectos de construcción alegados) con la intención de cerrar esta reclamación de forma negociada. Este proceso de mediación concluyó sin acuerdo.

La celebración de la vista (hearing) comenzó el día 9 de marzo de 2020, pero quedó suspendida el 20 de marzo como consecuencia del COVID-19. La vista se reanudó por medios telemáticos el 13 de agosto. La Cámara de Comercio Internacional (institución responsable del procedimiento arbitral) ha comunicado que la fecha de emisión del Laudo final por los árbitros será a mediados del mes de marzo 2021. El laudo se notificará a las partes probablemente en el mes de abril.

Tras el análisis de toda la documentación a que se ha tenido acceso, los asesores legales de las compañías afectadas siguen considerando que los trabajos de construcción de la autopista fueron ejecutados conforme a lo establecido en el contrato y las buenas prácticas de la industria y que, en todo caso, la responsabilidad que se pueda derivar de la resolución del litigio se puede ver reducida por diferentes hechos, como son:

- La existencia de pólizas de seguro en favor de la compañía constructora.
- La responsabilidad de los defectos alegados debería de recaer, en su caso, sobre las empresas subcontratadas por la empresa constructora, tanto con relación al diseño como a los trabajos de ejecución de firmas.
- El Departamento de Transportes de Texas y la empresa concesionaria parece que han llegado a un acuerdo para ejecutar los trabajos de reparación de los defectos por un importe de 60 millones de dólares, lo que representa una cantidad muy inferior a la reclamada.

La sociedad no considera riesgos adicionales a los ya tenidos en cuenta en la provisión registrada en el ejercicio 2019 (25 millones de dólares).

Negocio de Construcción en España:

El 1 de octubre de 2019, la Dirección de Competencia (DC) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) acordó la incoación de expediente sancionador contra una serie de empresas, entre las que se encuentra Ferrovial Construcción por supuestas conductas prohibidas contrarias a las normas de competencia.

Dichas conductas consistirían presuntamente, según lo señalado por la 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.

En octubre de 2019 se recibió el pliego de cargos elaborado por la DC. Dicho documento contiene las conclusiones de la investigación llevada a cabo y detalla en su caso los hechos que pueden ser constitutivos de infracción de las normas de competencia. En el mes de diciembre se presentó escrito de alegaciones, poniendo de manifiesto la inexistencia de las infracciones señaladas por la DC.

En marzo de 2020 se notificó por parte de la DC la propuesta de sanción en la que se considera que la práctica desarrollada por los afectados en este expediente es contraria e infringe la Ley de Defensa de la competencia y propone una sanción de 48 millones de euros.

El 11 de junio Ferrovial Construcción presentó su escrito de alegaciones contra dicha propuesta. El 16 de julio, la Sala de Competencia de la CNMC ha declarado caducado el expediente y ha ordenado la incoación de otro expediente por los mismos hechos.

En base a lo anterior, el grupo considera que no es necesario provisionar importe adicional alguno, más allá de los 3 millones de euros registrados en las Cuentas Anuales Consolidadas del 2019.

c) Litigios y otros pasivos contingentes relacionados con el negocio de Servicios en actividades discontinuadas

Negocio de Servicios en Reino Unido:

Ciberataque a Amey

El 16 de diciembre de 2020 Amey advirtió que había sido objeto de un ciberataque y, posteriormente, supo que el ataque había provocado el robo de datos y el cifrado de sistemas. Los atacantes exigieron un rescate que fue rechazado y procedieron a publicar información de Amey en la web oscura. Algunos de sus ordenadores, servidores, sistemas y archivos se vieron impactados. Otros sistemas (incluido SAP) no se vieron afectados, pero se desactivaron como medida de precaución. Los sistemas de Ferrovial no se vieron afectados.

De forma inmediata se estableció un plan de acción para mitigar las consecuencias, con cuatro líneas de acción: investigar, preservar, recuperar y restaurar. La empresa cuenta con pólizas de seguros que cubren este tipo de riesgos.

Tras el análisis realizado, Amey ha concluido que el ciberataque no ha tenido un impacto material en su información financiera de 2020 y que no existe un pasivo significativo que requiera el reconocimiento de una provisión de riesgos por este motivo. A la fecha de emisión de estos Estados Financieros, no ha habido deducciones contractuales significativas impuestas a Amey como consecuencia directa del ciberataque. La sociedad no tiene conocimiento de ninguna reclamación distinta de las derivadas de los mecanismos contractuales habituales.

Demanda de WBHO

EL 22 de diciembre de 2020, WBHO, subcontratista de Amey Consulting Australia Pty Limited, ha demandado judicialmente a la sociedad en la Corte Suprema de Nueva Gales del Sur. En dicha demanda no se incluye un importe específico sino que se limita a solicitar i) daños y perjuicios, ii) daños relacionados con supuestas conductas engañosas o defectuosas en virtud de la Ley Australiana del Consumidor durante la fase de licitación, iii) una indemnización por supuestos incumplimientos del contrato y costes adicionales incurridos por WBHO provenientes de otros dos subcontratistas, iv) intereses y v) costes. La base de la reclamación del tercer apartado es que Amey no habría cumplido con los hitos de finalización del diseño, el proyecto se prolongó y WBHO incurrió en costes de construcción no contemplados en la fecha del contrato.

La demanda judicial carece de detalles. Amey presentará varias solicitudes al tribunal requiriendo entre otras cosas un mayor detalle de la demanda, si bien, también se ha notificado esta reclamación a las compañías de seguros, habiendo provisionado al cierre 3 millones de dólares australianos correspondientes a la franquicia del seguro.

Litigio con Mick George Limited

AmeyCespa (East) Limited, mantiene un contrato de prestación de servicios con Northamptonshire County Council subcontratando parte de los servicios a Mick George Limited mediante un contrato con vencimiento el 31 de marzo de 2023. En septiembre de 2019, AmeyCespa (East) Limited recibió del subcontratista Mick George una serie de facturas como consecuencia de una diferente interpretación de las cláusulas del contrato.

En dichas facturas, el subcontratista recalculó retrospectivamente los importes adeudados desde abril de 2013 y sigue aplicando dicha nueva interpretación en las nuevas facturas. El importe reclamado a día de hoy asciende a 21,6 millones GBP (25,9 millones de GBP incluyendo IVA), ascendiendo el diferencial por la nueva interpretación a 390 miles de GBP por mes aproximadamente. En opinión de los asesores jurídicos del Grupo, la posición de Amey es fuerte, por lo que no existe ninguna provisión al respecto.

Negocio de Servicios en España:

Litigio relativo a la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en relación al sector de residuos sólidos urbanos.

Con fecha 12 de junio de 2019, la CNMC ha notificado el Pliego de Concreción de Hechos en el que concreta y califica las conductas o prácticas anticompetitivas, dividiéndose en dos bloques:

- participación en los acuerdos de reparto de mercado y recomendaciones en el sector de los residuos sólidos urbanos como socio de ASELIP (asociación de empresas de gestión de residuos y limpieza viaria); y
- acuerdos bilaterales de reparto de clientes con un competidor en el sector de residuos industriales no peligrosos en Cataluña y en Andalucía, y con otro competidor en el mismo sector de residuos industriales en Andalucía.

Tal y como se informó en las cuentas anuales del ejercicio 2019, Ferrovial ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional por considerar que la incoación de este nuevo expediente vulnera el derecho fundamental de Cespa S.A. y Cespa Gestión de Residuos S.A.U. a no ser enjuiciado dos veces por los mismos hechos, ya que previamente se había iniciado un expediente por los mismos hechos que había sido desestimado por los Tribunales.

El recurso está concluido y pendiente de que se fije fecha para votación y fallo. El 31 de julio de 2019 la CNMC dictó la propuesta de resolución sancionadora y CESP A y CESP A GR presentaron alegaciones contra dicha propuesta el 30 de agosto de 2019.

El 19 de septiembre de 2019, el Consejo de la CNMC acordó la suspensión del plazo para resolver el expediente hasta que la Audiencia Nacional resuelva el recurso contencioso-administrativo para la protección de derechos fundamentales. El Grupo ha decidido no registrar ninguna provisión dado que los asesores legales de la compañía estiman que los argumentos del recurso de protección de derechos fundamentales son sólidos.

Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras:

Tras un periodo de investigación de información reservada, el 16 de julio de 2019 la CNMC ha incoado expediente sancionador a FERROSER INFRAESTRUCTURAS, S.A. y también a su matriz FERROVIAL, S.A. así como a otras empresas del sector (ACS, ACCIONA, FCC, OHL, SACYR, ELEC NOR, entre otras), por posibles prácticas anticompetitivas consistentes en reparto de licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento.

Con la incoación, la CNMC únicamente ha comunicado el inicio y da acceso a parte del expediente. En lo relativo al periodo de investigación de información reservada, el Grupo ha interpuesto y formalizado demanda de recurso contencioso-administrativo de protección de derechos fundamentales ante la Audiencia Nacional, esencialmente basada en que la Orden de inspección era muy genérica y que no se aportaron los indicios de la investigación, que ha sido admitida a trámite, habiéndose presentado oposición por el Fiscal, y habiendo quedado pendiente de que se fije fecha para votación y fallo. Asimismo, y por los mismos motivos, el 11 de enero del ejercicio 2019 se interpuso recurso de apelación ante el TSJ de Madrid contra el Auto del Juzgado que autorizó la inspección pidiendo su revocación, recurso que ha sido desestimado definitivamente.

En fecha 6 marzo de 2020 la CNMC ha dictado una resolución por la que se suspende el plazo máximo para la resolución del expediente sancionador. El motivo de la suspensión son los recursos presentados por otras sociedades investigadas contra los acuerdos de la Dirección de Competencia por los que se denegó parcialmente el carácter confidencial de ciertos documentos recabados en las inspecciones de estas empresas.

El plazo máximo para resolver el expediente (18 meses desde la incoación) estará suspendido hasta el día siguiente de las resoluciones del Consejo sobre los recursos interpuestos (el Consejo debe resolver en un plazo de tres meses). En todo caso, la Dirección de Competencia advierte que esta suspensión del plazo máximo de resolución no suspende necesariamente la tramitación del procedimiento.

El 31 de diciembre de 2020, la CNMC ha notificado el Pliego de Concreción de Hechos, incluyendo también a Ferrovial Servicios pero sin hacer una propuesta de sanción ni cuantificar una posible multa. Se han presentado las correspondientes alegaciones en tiempo y forma (3 febrero de 2021) por parte de las tres mercantiles en base a las cuales no se han registrado ninguna provisión al 31 de diciembre de 2020.

Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (Emesa).

Como se indicaba en las cuentas del ejercicio 2018, 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, titular del contrato de concesión de dicha infraestructura.

Durante el ejercicio 2017, el Ayuntamiento de Madrid, otro accionista de Madrid Calle 30, constituyó una Comisión de Investigación municipal cuyas principales recomendaciones que afectan al Grupo son la reversión del modelo de gestión de Madrid Calle 30 al modelo original de empresa 100% municipal, así como solicitar a los órganos competentes del Ayuntamiento el estudio de la determinación de la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, hasta el momento pagado por Madrid Calle 30. A 31 de diciembre de 2018, Emesa había interpuesto un recurso contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid que aprobó el dictamen de la Comisión de Investigación.

Con fecha 3 de junio de 2019 se dictó Sentencia respecto a dicho recurso declarando su inadmisibilidad por falta de legitimación activa del recurrente (Emesa). No obstante, si bien es cierto que lo inadmite, en su fundamento de derecho cuarto afirma que las resoluciones de la Comisión de Investigación son meras recomendaciones sin eficacia alguna sobre Emesa, es decir, que la sociedad sólo podría resultar afectada por las resoluciones que eventualmente se dicten en un futuro y que acojan dichas recomendaciones.

En relación con la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, con fecha 16 de septiembre de 2020 la Consejera Apoderada de MC30 remitió un burofax a EMESA por el que le reclamaba que le abonase el coste del mismo. Con fecha 2 de octubre de 2020 EMESA se opuso al mismo. Con fecha 6 de octubre la Consejera Apoderada de MC30 ha remitido un nuevo burofax a EMESA en el que manifiesta (i) considerar interrumpida la prescripción respecto de la reclamación efectuada; (ii) condicionar y supeditar 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.

d) Litigios de carácter fiscal

Tal y como se indica en la Nota 6.3., Ferrovial tiene registradas provisiones de carácter fiscal de 185 millones de euros. En las sociedades de la división de Servicios, que se encuentran en la línea de actividades discontinuadas, estas provisiones fiscales ascienden a 27 millones de euros.

Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso de carácter fiscal en relación a inspecciones tributarias en España, siendo los más significativos los relativos al Impuesto sobre Sociedades e IVA por los ejercicios 2002 a 2015. Así, el importe total de litigios en España asciende a 373 millones de euros, sobre los que el Grupo considera que tiene argumentos sólidos para defender su posición procesal, por lo que ha registrado parcialmente provisiones para cubrir los riesgos que se derivarían de los mismos por valor de 268 millones de euros, además de 7 millones de euros asociados a las sociedades de la división de Servicios que se encuentran clasificados en la línea de actividades discontinuadas.

Entre estos pleitos se encuentra el relativo a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición 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. Aunque consideramos que existen argumentos sólidos a favor de la posición procesal defendida por el Grupo, en caso de no obtener un pronunciamiento favorable de los Tribunales el importe a pagar a la Hacienda Pública española ascendería a 87 millones de euros, incluyendo la previsión del Impuesto sobre Sociedades de 2020, de los cuales 37 millones de euros ya fueron pagados en 2017 y 3,8 millones de euros se estiman pagar en 2021. En este escenario pesimista, el impacto en la cuenta de resultados sería de 4,5 millones de euros, al tener registrado el correspondiente impuesto diferido de pasivo que asciende a 134 millones de euros, que se compensa con la aplicación de créditos fiscales disponibles de la Compañía por importe de 42 millones de euros.

También se encuentra incluido el 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. Ha recaído Sentencia desestimatoria del Tribunal Supremo contra la que la sociedad ha presentado incidente de nulidad. El importe a pagar asciende a 79 millones de euros, que se encuentran totalmente provisionados. En el ejercicio, dicho importe se ha reclasificado de la cuenta de provisiones para pleitos en el largo plazo a cuentas de provisiones a corto plazo.

e) Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar que el Grupo sigue manteniendo su posición contractual frente a determinadas reclamaciones fiscales por parte de Promociones Habitat S.A., sociedad enajenada por parte de Ferrovial Fisa, S.L. en el ejercicio 2016, pendientes de resolución o pago y cuyo importe se encuentra a la fecha debidamente provisionado en los estados financieros consolidados.

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 pasivos contingentes, por su naturaleza inciertos, 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 aavales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2020, el saldo era de 6.728 millones de euros (7.742 millones de euros en 2019).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	2020	2019
Construcción	4.548	5.526
Autopistas	1.051	1.199
Aeropuertos	18	20
Resto	299	292
Total actividades continuadas	5.915	7.036
Servicios	813	707
Total actividades discontinuadas	813	707
TOTAL	6.728	7.742

Según el tipo de instrumento, los 6.728 millones de euros se desglosan en: i) 3.403 millones de euros correspondientes a aavales otorgados por entidades financieras, ii) 2.636 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y iii) 689 millones de euros en aavales otorgados por compañías de seguros.

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo. De tal manera que, si un proyecto no fuese ejecutado, la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto en los estados financieros que se puede derivar de los mismos 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 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, 756 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 a la deuda de estos proyectos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegasen a cumplir 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 cumplirse 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 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 2020 en favor de proyectos integrados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas. Figueras ha sido clasificada como mantenida para la venta (actividades discontinuadas) a 31 de diciembre de 2020. 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	69
Conc. Prisiones Figueras	Garantía técnica de restitución al banco en tres casos concretos relacionados con licencia obras, PGOU y modificados. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	57
SUBTOTAL GARANTÍAS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN		126
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL		126

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgados avales por 10 millones de euros en relación al proyecto Centella (líneas de transmisión en Chile) para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas durante el periodo de ejecución inicial.

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 los Estados Financieros Consolidados del Grupo. Urbisca ha sido clasificada como mantenida para la venta (actividades discontinuadas) a 31 de diciembre de 2020.

SOCIEDAD BENEFICIARIA	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Ausol	Financiera para cubrir aportación de equity contingente	3
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir amortización de deuda	1
Auto-Estradas Norte Litoral (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de expropiaciones.	0
Ruta del Cacao (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de obra.	2
URBICSA (Construcción)	Garantía técnica para el repago en caso de que por causas imputables al Acreditado o sus Accionistas se produzca terminación del contrato o incumplimiento de ciertos contratos. No cubre insolvencia (default) o incumplimiento por parte del Concedente.	42
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA		48

En relación al proyecto de la I-66, la Sociedad tiene otorgados avales por 12 millones de euros relacionados con posibles desembolsos de capital (capital contingente) por dicho importe.

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía por valor de 19,1 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 31 de diciembre de 2020 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 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 303 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 2020 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.601 millones de euros (1.098 millones a 31 de diciembre de 2019), fundamentalmente provenientes de la división de Construcción en las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos por un importe total de 1.184 millones de euros, Grupo Budimex por 153 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 264 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 98 millones de euros y construcción nacional por 66 millones de euros.

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los cuales 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 desarrollados por el Grupo 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, se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación, sin recurso del 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, por lo tanto, 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)	2021	2022	2023	2024	2025	2026 Y SIGUIENTES	TOTAL
Autopistas	2	58	13	3	0	0	75
Aeropuertos	53	40	4	0	0	0	98
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	55	98	17	3	0	0	173
Autopistas	358	266	0	0	0	26	650
Aeropuertos	28	0	0	0	0	0	28
Construcción	1	0	0	0	0	0	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EQUIVALENCIA	386	266	0	0	0	26	678
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	441	364	17	3	0	26	851

A 31 de diciembre de 2020 los compromisos de inversión ascienden a 851 millones de euros (976 millones de euros en 2019). La división de autopistas incluye 590 millones de euros en relación al proyecto de la I-66. La división de aeropuertos incluye 25 millones de libras correspondientes a ACS y el resto están relacionados con líneas de transmisión en Chile. La reducción en los compromisos de inversión está relacionada principalmente con las inversiones acometidas en proyectos de autopistas en Estados Unidos y Australia en 2020.

Como se ha indicado en el apartado 6.5.2.a), parte de estos compromisos de proyectos de infraestructuras, que totalizan 851 millones de euros, están garantizados con avales 756 millones de euros.

Adicionalmente, en la división de Servicios existen compromisos de adquisición de inmovilizado material por importe de 112 millones de euros (129 millones de euros en 2019), en relación, principalmente, a la adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento. Además, existen 4 millones de euros relacionados con compras de empresas en la división de Construcción (4 millones de euros en 2019).

(Millones de euros)	2021	2022	2023	2024	2025	2026 Y SIGUIENTES	TOTAL
Adquisición Inmovilizado Material	70	15	2	9	2	14	112
Adquisición Empresas	1	0	0	0	0	0	1
TOTAL SERVICIOS	70	15	2	9	2	14	112
Adquisición Empresas	0	0	4	0	0	0	4
TOTAL CONSTRUCCIÓN	0	0	4	0	0	0	4
TOTAL	70	15	6	9	2	14	116

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 17 de abril de 2020, 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 2020, 2021 y 2022), estableciéndola 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 la política de retribuciones durante el ejercicio 2020, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2020. El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2020 y 2019.

Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, el importe de las dietas sumado al de los componentes fijos fuera superior al importe máximo total en concepto de remuneración por pertenencia al Consejo establecido para el año en curso, la diferencia se deducirá del importe de la asignación fija complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición. Dicho ajuste se produjo en el ejercicio 2019.

La disminución en la retribución de los Consejeros en su condición de tales durante 2020 obedece a la reducción de parte de su asignación fija, acordada por el Consejo de Administración de la Sociedad con motivo de la covid-19. En la asignación fija complementaria el Consejo de Administración acordó igualmente una reducción parcial de su importe. La diferencia existente en este concepto retributivo entre los ejercicios 2020 y 2019 obedece a que en este último se produjo un ajuste (como se ha indicado con anterioridad), ya que el importe de los componentes fijos sumado al de las dietas superó la cantidad anual máxima determinada por la Junta General.

Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en la Nota 6.6.2.

CONSEJERO (a)	2020			TOTAL
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	
(Miles de euros)				
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.

CONSEJERO (a)	2019			TOTAL
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	
(Miles de euros)				
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35	143	74	252
Santiago Bergareche Busquet (hasta 19/12/2019)	34	77	63	174
Joaquín Ayuso García (hasta 30/9/2019)	26	55	35	116
Ignacio Madridejos Fernández (desde 30/9/2019)	9	14	9	32
Íñigo Meirás Amusco (hasta 30/9/2019)	26	57	28	111
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	72	37	144
Santiago Fernández Valbuena	35	88	37	160
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	89	37	161
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	35	54	37	126
Oscar Fanjul Martín	35	80	37	152
Philip Bowman	35	59	37	131
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	58	37	130
Bruno Di Leo	35	54	37	126
Juan Hoyos Martínez de Irujo (desde 2/10/2019)	9	12	9	30
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz (desde 19/12/2019)	1	0	1	3
TOTAL	420	912	515	1.848

(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 2020 y 2019.

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2020 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

Las disminuciones en la retribución fija de los Consejeros ejecutivos, obedecen a la reducción aprobada con motivo de la COVID-19.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS *	2020		TOTAL
	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS	
(Miles de euros)			
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 con fecha [*]

(2) Durante 2020, se ha imputado a D. Ignacio Madridejos, la cantidad de 8 miles de € como retribución en especie correspondiente a un coche de empresa.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS *	2019			TOTAL
	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (desde 30/9/19)	ÍÑIGO MEIRÁS** (hasta 30/9/19)	
(Miles de euros)				
Retribución Fija	1.455	250	969	2.674
Retribución Variable	1.608	250	188	2.046
Primas S. Vida	8	0	5	13
Planes de acciones (1)	1097	0	1097	2194
Otros (2)	0	600	725	1.325
TOTAL 2019	4.168	1.100	2.984	8.252

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

** Adicionalmente a la información indicada, en compensación por la pérdida de la condición de Consejero Ejecutivo de la Sociedad y consiguiente extinción de la relación de Alta Dirección se abonaron 8.167 miles de euros brutos a D. Íñigo Meirás (cifra sujeta en su totalidad a IRPF); cantidad cubierta por el seguro colectivo de ahorro mencionado en la nota 6.6.7.

(1) En marzo de 2019, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2016, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 19/3/2019.

2) En el caso de D. Ignacio Madrdejós, se concede un bonus de incorporación mediante la entrega de acciones de Ferrovial. La cifra de D. Íñigo Meirás, corresponde a liquidación, saldo, finiquito.

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 31.12.2020		UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO	% DE DERECHOS DE VOTO
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2018	73.900	73.900	0
	Asignación 2019	70.000	70.000	0
	Asignación 2020	46.500	46.500	[*]
Ignacio Madrdejós Fernández	Asignación 2019	14.468	14.468	0
	Asignación 2020	46.500	46.500	[*]

6.6.4. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2019, durante el ejercicio 2020 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 2020 el pago de 12 miles de euros y 13 miles de euros en 2019), 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 2020 por el mencionado seguro asciende a 1.059 miles de euros.

6.6.5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2020 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.

6.6.6. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2020 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Miles de euros)	2020	2019
Retribución fija	5.317	4.714
Retribución variable	3.657	3.202
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	4.528	3090
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	30	35
Primas de seguro	17	18
Otros (1)	2.291	0
Total	15.840	11.059

(1) Desvinculación de dos miembros de A.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 Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora de Estrategia Corporativa, Director de Riesgos y Cumplimiento, 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 6.6.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Plan de Retribución Flexible", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la alta dirección ha solicitado a la Sociedad aportaciones por valor de 48 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2019, 58 miles de euros).

6.6.7. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la alta dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, 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 2020 ha ascendido a 2.006 miles de euros (1.991 miles euros en 2019), de los que 401 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo. La cifra de Otros que aparece en la tabla 6.6.6 por importe de 2.291 millones de euros, corresponde principalmente a las cantidades percibidas por dos miembros de la Alta Dirección que se han desvinculado de la compañía en el ejercicio 2020. 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 2020, Ferrovial tiene vigentes tres 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 aprobado el 29 de octubre de 2015 por el Consejo de Administración. Cubre los ejercicios 2016, 2017 y 2018. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros para cada uno de los tres años 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 la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos, y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. Como se ha mencionado, 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 4 de mayo de 2016.

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.

Finalmente, 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 los años 2020 a 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. 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 sometida a la aprobación de la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.

El número de acciones vivas en relación a estos planes es, a 31 de diciembre de 2020, de 2.468.724 acciones.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a acciones durante los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
Número de acciones al inicio del ejercicio	3.125.747	3.274.816
Planes concedidos	622.004	1.005.040
Planes liquidados	-930.106	-724.787
Renuncias y otros	-307.068	-408.762
Acciones ejercitadas	-41.853	-20.560
Número de acciones al final del ejercicio	2.468.724	3.125.747

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.

Los gastos de personal registrados en el Grupo en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2020 a 10 millones de euros (7 millones de euros en 2019) con contrapartida en patrimonio neto. El aumento en el gasto registrado se debe a que el grado de cumplimiento de los planes sobre acciones liquidados en 2020 se ha situado en el 89,1%, frente al 71,88% alcanzado en 2019.

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 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.

El párrafo 1 del Apartado Primero de dicha Orden impone la obligación de incluir en los informes financieros semestrales información cuantificada de todas las operaciones realizadas por la Sociedad con partes vinculadas. Asimismo, el párrafo 1 de su Apartado Tercero considera operaciones vinculadas toda transferencia de recursos, servicios u obligaciones entre las partes vinculadas con independencia de que exista o no contraprestación.

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 (*)

Operaciones vinculadas

A continuación, se indican las operaciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas durante el ejercicio 2020, clasificándose en tres categorías: a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección; b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección; y c) Operaciones entre las sociedades del Grupo.

a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre Ferrovial, S.A. y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa. Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

(Miles de euros)				2020		2019	
NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Bankia	Saldo dispuesto líneas de avales		0	0	-56.000	0	-56.000
Bankia	Recepción de servicios		0	0	-368	0	0
Marsh	Recepción de servicios de seguros	-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 (i) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

(Miles de euros)				2020		2019	
NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	7	0	1	8	1	1
Dª. María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	8	1	0	12	2	0
Dª. Ana María Calvo-Sotelo y Bustelo	Prestación de servicios	45	2	4	97	7	0
D. Joaquín Ayuso García	Prestación de servicios	0	0	0	6	1	0
Altamira Asset Management	Recepción de servicios	0	0	0	-12	0	0
	Prestación de servicios	0	0	0	4.743	152	813
Criu, S.L.	Prestación de servicios	19	1	2	80	4	2
Cummins y sociedades del grupo	Recepción de servicios	-1.129	0	0	-16	0	0
Maxam Holding y sociedades de su grupo	Compra de bienes/recepción de servicios	0	0	0	-6	0	0
	Prestación de servicios	1	0	0	0	0	0
Marsh y sociedades de su grupo	Recepción de servicios de seguros	-6.877	0	13	-8.951	0	-16
Bankia	Recepción servicios financieros	0	0	0	-1.490	0	0
	Acuerdos de financiación. Garantía	0	0	0	-69.509	0	-69.509
	Intereses percibidos	0	0	0	30	30	0
	Pago Intereses	0	0	0	-882	0	0
	Saldo dispuesto líneas de aval	0	0	0	-100.700	0	-100.700
Polan, S.A.	Operaciones derivados	0	0	0	-871	0	0
	Prestación de servicios	152	2	42	185	6	62
Fundación Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes	Contratos de colaboración	-800	0	0	-1.559	0	-44
	Prestación de servicios	18	0	0	37	0	0
Haya Real Estate, S.A.	Prestación de servicios	0	0	1	38	4	47
Lafarge Holcim y sociedades del grupo	Adquisición cemento y materiales relacionados	-1.724	0	-53	-2.616	0	-375
	Servicios externos	0	0	0	-51	0	-2
	Recogida de residuos	52	1	18	37	2	12
Sidecu, S.A.	Prestación de servicios	1	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 los estados financieros consolidados 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 los estados financieros consolidados 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 2020, 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 974.587 miles de euros (363.270 miles de euros en 2019), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 1.025.2521 miles de euros (420.231 miles de euros en 2019).

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 2020 de -18.702 miles de euros. En 2019 supuso -127.354 miles de euros.

6.9. SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS

El Consejero D. Gonzalo Urquijo ha sido durante la mayor parte del ejercicio 2020 presidente ejecutivo de Abengoa, S.A. y/o de sociedades de su grupo, el cual realiza actividades en el sector del transporte de energía eléctrica que ocasionalmente podrían solaparse con actividades que Ferrovial realiza en este sector no principal de su actividad. El señor Urquijo se ha ausentado de las reuniones del Consejo de Administración cuando se han tratado extremos relativos a dichas actividades, y no ha accedido a información proporcionada al Consejo sobre las mismas.

Con la salvedad anterior, 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 los Estados Financieros de las sociedades del Grupo, para los ejercicios 2020 y 2019 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado “Honorarios por servicios de auditoría” se incluyen los siguientes conceptos:

- “Servicios de auditoría” corresponden a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.

- “Servicios relacionados con la auditoría” corresponden a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo, la revisión de información financiera en las emisiones de bonos, y a servicios que, por su naturaleza, es habitual que realice el auditor de la compañía, por ejemplo, la revisión de las declaraciones fiscales.

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 2020 un 18,60 % sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2020.

Millones de euros	2020	2019 (*)
Honorarios por servicios de auditoría	6,1	6,6
Auditor principal	3,0	5,2
Servicios de auditoría	2,7	5,1
Servicios relacionados con la auditoría	0,3	0,1
Otros auditores	3,2	1,4
Servicios de auditoría	3,1	1,4
Servicios relacionados con la auditoría	0,0	0,0
Otros servicios distintos de auditoría	0,5	0,2
Auditor principal (**)	0,5	0,2

(*) Incluye honorarios finales sobre cuentas de 2019

(**) Prácticamente todo corresponde a facturas recibidas en 2020 por servicios prestados en 2019 por servicios migratorios.

6.11. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

El pasado 22 de febrero Budimex, filial constructora de Ferrovial en Polonia, ha llegado a un acuerdo de venta condicionado de su negocio inmobiliario que se realiza a través de su filial Budimex Nieruchomości. El precio acordado es de 331 millones de euros (1.531 millones de zloties) y de materializarse, implicaría el reconocimiento de una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 152 millones de euros.

El acuerdo es condicionado ya que establece el derecho de las partes a retirarse en ciertos casos. En particular: (i) Budimex tendrá derecho a rescindir el Acuerdo si el Comprador no documenta y acredita haber obtenido la financiación necesaria para la compra de las Acciones antes del 7 de mayo de 2021; (ii) El Comprador tendrá derecho a desistir del Acuerdo en caso de incumplimiento sustancial de algunas disposiciones del Acuerdo por parte de Budimex, según se especifica en el mismo.

Además, la operación está sujeta a la autorización de las autoridades de competencia, que deberá de obtenerse en el plazo de seis meses desde la firma de este acuerdo.

6.12. ANEXOS

Anexo I. Información relativa 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 2020. 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 o cuyo valor de adquisición sea superior a 20 millones de euros) están exentos de tributación 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 entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, los dividendos percibidos darán derecho a la exención para evitar la doble imposición sobre dividendos de entidades residentes del art. 21 de la LIS (“rentas sujetas pero exentas”), siempre y cuando cumplan los requisitos previstos en dicha norma.
 - 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 o bien que el valor de adquisición de la participación sea superior a 20 millones de euros 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 2020 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 2020 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 2020, al igual que en el ejercicio 2019, 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	2.355.071.717,55
Cintra Infraestructuras Irlanda, SLU	6.143.952,38
TOTAL	2.361.215.669,93

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 2020, dichos activos representan un 92% del mismo. A 31 de diciembre de 2019 este porcentaje ascendía a 90,8%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2020 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 exentas 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	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
ACTIVIDADES CONTINUADAS											
CORPORACIÓN											
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)											
Ferrovial Inversiones, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	67		Wondo Mobility, S.L.U. (a)		Ferrovial Mobility, S.L.U. (a)	100,0 %	6	
Can-Am, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	2		CONSTRUCCIÓN					
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99,0 %	0	1	ALEMANIA (Domicilio: Cologne)					
Ferrovial Corporación, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	1	Budimex Bau GmbH		Budimex SA	100,0 %	0	
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	52,0 %	163		ARABIA (Domicilio: Riyadh)					
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	48,0 %	150		Ferrovial Agroman Company		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	97,5 %	5	3
Temaury, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	2		AUSTRALIA (Domicilio: Sidney)					
Ferrovial 001, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		Ferrovial Construction (Australia) PTY LTD		Ferrovial Construction Holdings Ltd	100,0 %	0	1
Ferrovial 002, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		BRASIL (Domicilio: Bela Vista, Sao Paulo)					
Ferrovial 003, S.L.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		Constructora Ferrovial Ltd. (Brasil)		Ferrovial Construction International S.E.	99,0 %	4	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)						CANADÁ (Domicilio: Markham - Ontario)					
Ferrocop UK Ltd.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	1	1	Ferrovial Construction Canadá Inc.		Ferrovial Construction International S.E.	100,0 %	3	1
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)						CHILE (Domicilio: Santiago de Chile)					
Ferrovial Ventures, Ltd.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	7	1	Constructora Ferrovial Ltda.		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	97,2 %	0	1
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)						ESLOVAQUIA (Domicilio: Bratislava)					
Landmille Ireland DAC		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	172	3	D4R7 Construction S.R.O.		Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.	65,0 %	10	3
LUXEMBURGO (Domicilio: Luxemburgo)						ESPAÑA (Domicilio: Barcelona)					
Krypton RE, S.A.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	8	1	Conc. Prisiones Lledoners, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0 %	16	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)						ESPAÑA (Domicilio: Bilbao)					
Ferrovial Internacional, S.E.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	6.157	1	Cadagua, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0 %	64	1
Ferrovial Netherlands B.V.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	2	1	ESPAÑA (Domicilio: Madrid)					
Ferrovial Ventures NL B.V.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	9		Cocsa, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0 %	8	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)						ESPAÑA (Domicilio: Madrid)					
Ferrovial Holding US Corp		Cintra Infraestructures, S.E.	100,0 %	1.367		Ditecpesa, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0 %	1	1
Landmille US LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0							
MOVILIDAD											
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)											
Ferrovial Mobility, S.L.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	10							

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Editesa, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,1%	2		Trinity Infrastructure LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	60,0%	0	
Ferroconservación, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	20	1	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Fort Worth)					
Ferrovial Construcción, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0%	711	1	North Tarrant Infrastructures		DBW Construction LLC	25,0%	0	1
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	1		North Tarrant Infrastructures		Ferrovial Construction Texas, LLC	75,0%	0	1
Ferrovial Railway S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	98,8%	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Georgia)					
Siemsa Control y Sistemas S.A.U. (a)		Siemsa Industria S.A. (a)	99,0%	1		North Perimeter Constructors LLC		Ferrovial Construction East, LLC	100,0%	121	1
Siemsa Industria S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	16		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Katy)					
Arena Recursos Naturales, S.A.U. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	0		52 Block Builders		Webber Commercial Construction, LLC	100,0%	0	1
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Los Angeles)					
ESPAÑA (Domicilio: Zaragoza)						California Rail Builders		Ferrovial Construction West, LLC	80,0%	0	1
Depusa Aragón S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	42,3%	2	1	Ferrovial Construction West, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	0	
Depusa Aragón S.A. (a)		Cadagua, S.A. (a)	51,7%	2	1	Great Hall Builders LLC		Ferrovial Construction West, LLC	70,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Atlanta)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills)					
Ferrovial Construction East, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	163		Bluebonnet Contractor, LLC		DBW Construction LLC	40,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin)						Bluebonnet Contractor, LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	60,0%	0	
Cadagua US LLC		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%	13		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Suffolk)					
Cintra ITR LLC		Ferrovial Construction US Corp.	44,0%	17	1	US 460 Mobility Partners LLC		Ferrovial Construction East, LLC	70,0%	0	
Ferrovial Agroman 56, LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	100,0%	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: The Woodlands)					
Ferrovial Agroman Indiana, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	0		DBW Construction LLC.		Webber, LLC	100,0%	38	1
Ferrovial Construction Texas, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	112		PLW Waterworks LLC		Cadagua US, LLC	50,0%	5	1
Ferrovial Construction US Corp.		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%	558	1	PLW Waterworks LLC		Webber, LLC	50,0%	5	1
Ferrovial Construction US Holding Corp.		Ferrovial Holding US Corp.	100,0%	402	1	Southern Crushed Concrete LLC		Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en España (a)	100,0%	88	1
Grand Parkway Infrastructure LLC		DBW Construction LLC	30,0%	0	1	W.W. Webber, LLC		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%	534	1
Grand Parkway Infrastructure LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	40,0%	0	1	Webber Barrier Services		Webber, LLC	100,0%	5	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte)						Webber Commercial Construction LLC		Webber, LLC	99,0%	1	
Sugar Creek Construction LLC		Ferrovial Construction East, LLC	70,0%	58	1	Webber Equipment & Materials LLC (a)		Webber, LLC	100,0%	188	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas)						Webber Holdings, LLC		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%	0	
Trinity Infrastructure LLC		DBW Construction LLC	40,0%	0		Webber Management Group LLC		Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en España (a)	100,0%	41	1
						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Virginia)					

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
FAM Construction LLC (I-66)		Ferrovia Construction US Corp.	70,0 %	0	1	Ferrovia Construction (UK) Limited		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	23	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam)						Ferrovia Construction Holdings Limited		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	72	1
Ferrovia Construction International S.E.		Ferrovia International, S.E.	100,0 %	237	1	AEROPUERTOS					
INDIA (Domicilio: Nueva Delhi)						ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Cadagua Ferrovia India Pr Ltd		Cadagua, S.A. (a)	95,0 %	0		Ferrovia Transco España, S.A.U. (a)	P	Ferrovia Transco International B.V.	100,0 %	18	
IRLANDA (Domicilio: Dublin)						Ferrovia Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferrovia, S.A. (a)	99,0 %	0	
Ferrovia Construction Ireland Ltd		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	8	2	CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)					
MÉXICO (Domicilio: Mexico DF)						Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	P	Ferrovia Transco España, S.A.U. (a)	34,1 %	33	1
Cadagua Ferr. Industrial México		Cadagua, S.A. (a)	75,1 %	0		Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	P	Ferrovia Transco International B.V.	65,9 %	65	1
Cadagua Ferr. Industrial México		Ferrovia Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	25,0 %	0		Ferrovia Transco Chile II SpA	P	Ferrovia Power Infraestructura Chile, SpA	100,0 %	0	
Ferrovia Agroman México, S.A. de C.V.		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	1		Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	P	Ferrovia Power Infraestructura Chile, SpA	100,0 %	50	1
NUEVA ZELANDA (Domicilio: Wellington)						Ferrovia Transco Chile III SPA	P	Ferrovia Transco International, B.V.	100,0 %	0	
Ferrovia Construction (New Zealand) Limited		Ferrovia Construcción Australia PTY LTD	100,0 %	1		Centella Transmisión, S.A.	P	Ferrovia Transco Chile III SPA	49,9 %	0	1
POLONIA (Domicilio: Cracow)						Centella Transmisión, S.A.	P	Ferrovia Power Infraestructura Chile, SpA	50,1 %	0	1
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.		Mostostal Kraków SA	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Mostostal Kraków S.A.		Budimex SA	100,0 %	0	1	Ferrovia Airports Holding US Corp		Ferrovia Holding US Corp	100,0 %	0	
POLONIA (Domicilio: Kamieński)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Denver, Estados Unidos)					
FBSerwis Kamieński Sp. z o.o.		FBSerwis SA	80,0 %	0	1	Ferrovia Airports Denver Corp	P	Ferrovia Airports Denver UK Ltd.	100,0 %	0	
POLONIA (Domicilio: Kąty Wrocławskie)						Ferrovia Airports Great Hall Partners LLC	P	Ferrovia Airports Denver Corp	100,0 %	0	
FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
POLONIA (Domicilio: Ścinawka Dolna)						Hubco Netherlands B.V.		Ferrovia International, S.E.	100,0 %	783	
FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	Ferrovia Transco International B.V.		Ferrovia International, S.E.	100,0 %	83	
POLONIA (Domicilio: Tarnów)						FERROVIAL AIRPORTS FMM BV		Ferrovia Airports International, S.E.	100,0 %	0	
FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
POLONIA (Domicilio: Varsovia)						Faero UK Holding Limited		Hubco Netherlands B.V.	100,0 %	288	1
Autostrada, S.A.		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	1,3 %	0	2	Ferrovia Airports International, S.E.		Ferrovia International, S.E.	100,0 %	1.219	1
POLONIA (Domicilio: Warsaw)											
Bx Budownictwo Sp. z o.o.		Budimex SA	100,0 %	0	1						
Bx Kolejnictwo SA		Budimex SA	100,0 %	0	1						
Bx Nieruchomości Sp. z o.o.		Budimex SA	100,0 %	0	1						
Bx Parking Wrocław Sp. z o.o.		Budimex SA	51,0 %	0	1						
FBSerwis A Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0							
FBSerwis B Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0							
FBSerwis Odbiór Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0							
FBSerwis SA		Budimex SA	100,0 %	0	1						
Grupo Budimex		Ferrovia Construction International S.E.	50,1 %	83	1						
PUERTO RICO (Domicilio: San Juan de Puerto Rico)											
Ferrovia Construcción PR, LLC		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	6	3						
REINO UNIDO (Domicilio: Londres)											

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Ferrovial Airports Denver UK Ltd.		Ferrovial Airports International, S.E.	100,0 %	1	1
AUTOPISTAS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)		Ferrovial, S.A.	99,0 %	654	1
Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U. (a)		Cintra Global SE	100,0 %	3	1
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	0	1
Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	100,0 %	0	1
Cintra Inversiones, S.L.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	318	
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	7	1
Cintra Autopistas Integradas, S.A.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	0	
Autopista Alcalá-O'Donnell, S.A. (a)		Cintra Autopistas Integradas, S.A.U. (a)	100,0 %	59	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
Autopista Terrasa-Manresa, S.A. (a)	P	Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	76,3 %	445	1
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)					
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		Cintra OSARS Western Ltd	100,0 %	30	
Cintra OSARS Western Unit Trust		Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	100,0 %	0	4
AUSTRALIA (Domicilio: Sydney, Australia)					
Cintra Developments Australia PTY, Ltd		Cintra Infraestructuras UK Ltd	100,0 %	0	1
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		Cintra OSARS Western Ltd	100,0 %	0	1
Cintra OSARS Western PTY Ltd		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	100,0 %	0	1
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)					
Cintra 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	2	
Cintra OM&R 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
4352238 Cintra Canada Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
11200232 Canadá Inc.		4352238 Cintra Canada Inc	100,0 %	215	
Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
Blackbird Infrastructure 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	3
COLOMBIA (Domicilio: Bogotá, Colombia)					
Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S.		Cintra Global SE	100,0 %	8	

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 %	586	
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 %	40	
Cintra LBJ LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	314	
Cintra NTE LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	251	
Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	190	
Cintra Toll Services LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	0	
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	195	
Cintra 2 I-77 Mobility Partners LLC (2)		Cintra Holding US Corp	100,0 %	64	
Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0 %	57	
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	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos)					
I-77 Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra I-77 Mobility Partners LLC	50,1 %	102	
I-77 Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra 2-I77 Mobility Partners Holding LLC	15,0 %	87	
I-77 Mobility Partners LLC	P	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0 %	203	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, Estados Unidos)					
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	P	Cintra LBJ LLC	54,6 %	314	
LBJ Infrastructure Group LLC	P	LBJ Infrastructure Group Holding LLC	100,0 %	550	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos)					
NTE Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra NTE LLC	63,0 %	251	
NTE Mobility Partners LLC	P	NTE Mobility Partners Holding LLC	100,0 %	349	1
NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	P	Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	53,7 %	190	
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	P	NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	100,0 %	352	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Cintra Infraestructuras SE		Ferrovial International SE	100,0 %	1.177	1
Cintra Global SE		Ferrovial International SE	100,0 %	2.873	
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global SE	100,0 %	2.664	
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Financinfraestructuras, Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	32	

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Cinsac, Ltd		Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U.	100,0 %	0	1	Ecoenergía de Can Mata A.I.E.		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	70,0 %	0	
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)						Contenedores de Reus, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	99,0 %	0	
Autostrada Poludnie, S.A.		Cintra Infraestructures SE	93,6 %	13	2	Cespa G.T.R, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	100,0 %	21	2
PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)						Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0 %	0	
Vialivre, S.A.	P	Cintra Infraestructures SE	84,0 %	0	2	Ferrovial Servicios Participadas, S.L.U. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0 %	2	
PORTUGAL (Domicilio: Ribeira Grande, Portugal)						Ferroservicios Auxiliares, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,5 %	9	2
Euroscut Açores, S.A.	P	Cintra Infraestructures SE	89,2 %	0	2	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0 %	18	2
REINO UNIDO (Domicilio: London, Reino Unido)						Ferrovial Servicios Transporte Asistencial, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0 %	0	
Cintra Silvertown Ltd		Cintra Infraestructures UK Ltd	100,0 %	0	1	Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	P	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	60,0 %	11	2
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)						Pilum, S.A. (a)	P	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	60,0 %	3	2
Cintra Infraestructures UK Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	37	1	Ferrovial Aravía, S.A. (a)	P	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	60,0 %	0	
Cintra Toowoomba Ltd		Cintra Infraestructures UK Ltd	100,0 %	6	1	ESPAÑA (Domicilio: Albacete, España)					
Cintra UK I-77 Ltd		Cintra Infraestructures SE	100,0 %	2	1	Ayora Gestión Biogás, S.L. (a)		Cespa, S.A. (a)	80,0 %	0	2
Cintra Slovakia Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	0	1	ESPAÑA (Domicilio: Alicante, España)					
Cintra I-66 Express UK Ltd		Cintra Infraestructures UK Ltd	100,0 %	0	1	Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A.U. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	100,0 %	5	2
Cintra OSARS Western Ltd		Cintra Infraestructures UK Ltd	100,0 %	28	1	ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
ACTIVIDADES DISCONTINUADAS						Residuos del Maresme, S.L.		Cespa, S.A. (a)	51,0 %	0	6
CORPORACIÓN						Ecoparc de Can Mata, S.L. (a)	P	Cespa, S.A. (a)	99,0 %	11	2
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)						Ecoparc del Mediterrani, S.A.		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	48,0 %	3	2
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	3	2	ESPAÑA (Domicilio: Cáceres, España)					
Pilum, S.A. (a)	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	0	2	Biogás Extremadura, S.L.		Biotran Gestión de Residuos, S.L.U. (a)	51,0 %	0	
Ferrovial Aravía, S.A. (a)	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	0	2	ESPAÑA (Domicilio: Ciudad Real, España)					
CONSTRUCCIÓN						Reciclum, Reciclaje y valorización de Residuos, S.L. (a)		Biotran Gestión de Residuos, S.L.U. (a)	99,0 %	0	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	25,0 %	5	2	ESPAÑA (Domicilio: Granada, España)					
Pilum, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	25,0 %	1	2	Inagra, S.A. (a)		Cespa, S.A. (a)	80,0 %	3	2
Ferrovial Aravía, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	25,0 %	0	2	ESPAÑA (Domicilio: Málaga, España)					
SERVICIOS						Andaluz de Señalizaciones, S.A. (a)		Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	99,0 %	1	
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)						ESPAÑA (Domicilio: Murcia, España)					
Ferrovial Servicios, S.A.U. (a)		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	265	2	Cespa Servicios Urbanos de Murcia, S.A.U. (a)	P	Cespa, S.A. (a)	100,0 %	10	2
Cespa, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0 %	553	2	ESPAÑA (Domicilio: Santander, España)					
Sitkol, S.A. (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0 %	3							
Cespa Jardinería, S.L. (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0 %	7	2						
Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0 %	42	2						

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Smart Hospital Cantabria, S.A. (a)	P	Ferrovial Servicios, S.A. (a)	85,0 %	8	2	Inversiones (Chile) Holdings Limitada		Ferrovial Servicios Chile SpA	100,0 %	3	2
ESPAÑA (Domicilio: Toledo, España)						Inversiones (Chile) Limitada		Inversiones (Chile) Holding Limitada	100,0 %	1	
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	P	Cespa, S.A (a)	60,0 %	7	2	Ferrovial Servicios Salud, SpA		Ferrovial Servicios Chile SPA	100,0 %	0	
ESPAÑA (Domicilio: Valladolid, España)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Biotran Gestión de Residuos, S.L.U. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	99,0 %	11	2	Servicios (Delaware) Inc.		Ferrovial Services International, S.E.	100,0 %	0	
Maviva Valladolid, S.L. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,7 %	0		Ferrovial Services U.S., Inc.		Servicios (Delaware) Inc.	100,0 %	0	5
ESPAÑA (Domicilio: Vigo, España)						Ferrovial Services Infrastructure, Inc.		Ferrovial Services U.S., Inc.	100,0 %	0	5
Maviva, S.A. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	100,0 %	8	2	Ferrovial Services Oil & Gas Inc.		Ferrovial Services U.S., Inc.	100,0 %	0	5
Maviva Servicios Globales, S.L. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,4 %	0		Timec Services Company, Inc.		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
Almacenes Servicios y Recuperaciones, S.L. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,7 %	0	2	Timec Speciality Services, Inc.		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)						Timec Upstream Holdings, LLC		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
Ferrovial Services Netherlands B.V.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	1	2	Timec Oilfields, LLC		Timec Upstream Holdings, LLC	100,0 %	0	5
Ferrovial Services International, S.E.		Ferrovial International, S.E.	100,0 %	173	2	Ferrovial Services Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0	
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)						Ferrovial Services US, LLC		Ferrovial Services Holding US Corp	100,0 %	0	
Amey Consulting Australia Pty Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Buffalo, Estados Unidos)					
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)						HRI, Inc.		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited		Ferrovial Services International, S.E.	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Houston, Estados Unidos)					
Ferrovial Services Ontario Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0		Amey Consulting USA, Inc.		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Ferrovial Services Canada Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Vallejo, Estados Unidos)					
Ferrovial Services Alberta Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0		T.R.S.C., Inc.		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
CHILE (Domicilio: Antofagasta, Chile)						MARRUECOS (Domicilio: Tánger, Marruecos)					
Berliam S.p.A.		Ferrovial Servicios Chile, SpA	65,1 %	19	2	Cespa Nadafa, S.A.R.L.		Cespa, S.A (a)	98,8 %	0	
Berliam S.p.A.		Inversiones Chile Ltda	34,9 %	10	2	PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)					
CHILE (Domicilio: Los Andes, Chile)						Ferrovial Serviços, S.A.		Ferrovial Services International SE	100,0 %	29	2
Steel Ingeniería, S.A.		Ferrovial Servicios Chile SPA	99,9 %	6	2	Sopovico, S.A.		Ferrovial Serviços, SA	100,0 %	1	2
Ferrovial Servicios Chile SPA		Ferrovial Services International S.E	100,0 %	49		PORTUGAL (Domicilio: Porto, Portugal)					
CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)						Maviva Portugalía S.R.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	100,0 %	1	
Ferrovial Servicios Ambientales		Berliam S.p.A.	99,7 %	3	2	Citrup, Lda		Ferrovial Serviços, SA	70,0 %	0	2
						Ferrovial Serviços - Ecoambiente, ACE		Ferrovial Serviços, SA	60,0 %	0	
						QATAR (Domicilio: Doha, Qatar)					

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Audit or
Amey Consulting LLC		Amey OW Ltd	49,0 %	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Glasgow, Reino Unido)					
Byzak Contractors (Scotland) Ltd		Byzak Ltd	100,0 %	0	
C.F.M Building Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	4	2
REINO UNIDO (Domicilio: London, Reino Unido)					
Ferroval Services UK, Ltd		Ferroval Services International, S.E.	100,0 %	9	2
Amey UK plc (a)		Ferroval Services Netherlands, B.V.	100,0 %	166	2
Cespa UK Ltd		Cespa, S.A. (a)	100,0 %	37	2
Cespa Ventures Ltd		Cespa UK Ltd	100,0 %	0	2
Amey Holdings Ltd		Amey UK plc	100,0 %	566	2
Amey plc		Amey Holdings Ltd	100,0 %	566	2
Amey Environmental Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Building Ltd		Amey plc	100,0 %	1	
Amey Community Ltd		Amey plc	100,0 %	61	2
Amey Construction Ltd		Amey plc	100,0 %	7	2
Amey Datel Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Amey Facilities Partners Ltd		Comax Holdings Ltd	100,0 %	2	
Amey Fleet Services Ltd		Amey plc	100,0 %	49	2
Amey Group Information Services Ltd		Amey plc	100,0 %	15	2
Amey Group Services Ltd		Amey plc	100,0 %	45	2
Amey Highways Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Investments Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey IT Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	
Amey 1321 Limited		Amey plc	100,0 %	0	
Amey LG Ltd		Amey plc	100,0 %	250	2
Amey LUL 2 Ltd		Amey Tube Ltd	100,0 %	7	2
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd		Amey Community Ltd	100,0 %	1	2
Amey OW Group Ltd		Amey plc	100,0 %	34	
Amey OW Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0 %	1	2
Amey OWR Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0 %	0	2
Amey Programme Management Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Rail Ltd		Amey plc	100,0 %	38	2
Amey Railways Holding Ltd		Amey plc	100,0 %	0	
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd		Amey LG Ltd	66,7 %	0	2
Amey Services Ltd		Amey plc	100,0 %	176	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 %	8	
Amey Ventures Asset Holdings Ltd		Amey Investments Ltd	100,0 %	0	2
Amey Ventures Ltd		Amey plc	100,0 %	6	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 %	8	
JNP Ventures Ltd		Amey Ventures Ltd	100,0 %	0	

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Audit or
Sherard Secretariat Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
TPI Holdings Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Transportation Planning International Ltd		TPI Holdings Ltd	100,0 %	0	
Wimco Ltd		Amey Railways Holding Ltd	100,0 %	0	
Amey Public Services LLP		Amey LG Ltd	66,7 %	0	2
Nationwide Distribution Services Ltd		Amey LG Ltd	100,0 %	5	2
AmeyCespa (MK) ODC Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0 %	0	2
A.R.M. Services Group Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	95	2
Access Hire Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	4	
Accord Asset Management Ltd		Accord Ltd	100,0 %	11	
Accord Consulting Services Ltd		Accord Ltd	100,0 %	0	
Accord Environmental Services Ltd		Accord Ltd	100,0 %	0	
Accord Ltd		Enterprise plc	100,0 %	171	2
Accord Network Management Ltd		Accord Asset Management Ltd	100,0 %	1	
Brophy Grounds Maintenance Ltd		Enterprise Public Services Ltd	100,0 %	5	2
Byzak Ltd		Globemile Ltd	100,0 %	9	2
Countrywide Property Inspections Ltd		Durley Group Holdings Ltd	100,0 %	0	
CRW Maintenance Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Durley Group Holdings Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise (AOL) Ltd		Accord Ltd	100,0 %	90	2
Enterprise (ERS) Ltd		Trinity Group Holdings Ltd	100,0 %	0	
Enterprise (Venture Partner) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	2
Enterprise Building Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Foundation (ETR) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Holding Company No.1 Ltd		Enterprise plc	100,0 %	579	2
Enterprise Lighting Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Managed Services (BPS) Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	21	
Amey Metering Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	10	2
Enterprise Managed Services Ltd		Amey Utility Services Ltd	100,0 %	3	2
Enterprise plc		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Power Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	11	2
Enterprise Public Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	4	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Amey Utility Services Ltd		ARM Services Group Ltd	100,0 %	47	2
Globemile Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	20	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	
J J McGinley Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	4	
JDM Accord Ltd		Accord Ltd	100,0 %	1	
MRS Environmental Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	16	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
Enterprise Fleet Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	54,5 %	0	
AmeyCespa Ltd		Amey LG Ltd	50,0 %	0	2
AmeyCespa Ltd		Cespa UK Ltd	50,0 %	0	2
AmeyCespa (East) Holdings Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0 %	54	2
AmeyCespa Services (East) Ltd	P	AmeyCespa (East) Ltd	100,0 %	8	2
Allerton Waste Recovery Park Interim SPV Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0 %	0	
AmeyCespa (AWRP) ODC Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0 %	0	2
AmeyCespa (East) Ltd		AmeyCespa (East) Holdings Ltd	100,0 %	0	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
AmeyCespa WM (East) Ltd	P	AmeyCespa Services (East) Ltd	100,0 %	0	2
Novo Community Ltd		Amey Community Ltd	100,0 %	0	2
Amey (IOW) SPV Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	100,0 %	0	2
Amey TPT Limited		Amey OWR Ltd	100,0 %	6	2
Amey Finance Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	P	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0 %	0	2
AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	P	Cespa Ventures Limited	50,0 %	0	2
AmeyCespa (MK) SPV Ltd	P	AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	100,0 %	0	2
Amey MAP Services Limited		Amey Investments Ltd	100,0 %	0	
Amey Equitix Smart Meters 1 Holdings Limited		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	100,0 %	0	
Amey Equitix Smart Meters 1 SPV Limited		Amey Equitix Smart Meters 1 Holdings Limited	100,0 %	0	
Amey Keolis Infrastructure/Seilwaith Amey Keolis Limited		Amey Rail Limited	90,0 %	0	2
Amey Defence Services Limited		Enterprise Managed Services Limited	100,0 %	10	2
Amey Defence Services (Housing) Limited		Enterprise Managed Services Limited	100,0 %	11	2
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 (DCE) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Utility Services (TBC) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	

Leyenda:

Audidores: (1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

Anexo II. Empresas asociadas (sociedades integradas por puesta en equivalencia) (millones de euros)

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor
MOVILIDAD									
ESPAÑA									
Car Sharing Mobility Services, S.L.	P	Ferrovial Mobility, S.L.U.	50,0 %	7	16	7	6	-6	2
FRANCIA									
Car Sharing & Mobility Services France, S.A.S	P	Car Sharing Mobility Services, S.L.	50,0 %	2	5	2	1	-4	5
CONSTRUCCIÓN									
ESPAÑA									
Urbs Iduex Et Causidicus	P	Ferrovial Construccion, S.A.	22,0 %	0	385	417	37	7	2
Vía Olmedo Pedralba, S.A.	P	Ferrovial Construccion, S.A.	25,2 %	1	5	2	4	0	3
Boremer, S.A.		Cadagua, S.A.	50,0 %	1	9	7	6	2	2
ESTADOS UNIDOS									
Pepper Lawson Horizon Intl. Group		Webber Commercial Construction LLC	70,0 %	0	2	2	0	0	
OMÁN									
International Water Treatment LLC		Cadagua, S.A.	37,5 %	0	1	5	0	0	4
POLONIA									
PPHU Promos Sp. z o.o.		Budimex SA	26,3 %	0	4	2	3	0	
AEROPUERTOS									
REINO UNIDO									
FGP Topco Limited	P	Hubco Netherlands B.V.	25,0 %	205	26.503	25.681	1.323	-1.585	2
AGS Airports Holdings Limited	P	Faero UK Holding Limited	50,0 %	0	1.265	36	80	-121	2
QATAR									
FMM Company LLC	P	Ferrovial Servicios S.A.U.	49,0 %	17	63	29	12	2	1
AUTOPISTAS									
ESPAÑA									
Serranopark, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	50,0 %	2	61	64	4	-6	2
Sociedad Concesionaria Autovía de la Plata, S.A.	P	Cintra Infraestructuras SE	25,0 %	16	231	168	25	12	2
Bip & Drive, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	20,0 %	2	21	10	182	2	4
Autopista del Sol, C.E.S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	15,0 %	111	93	93	6	0	1
AUSTRALIA									
Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0 %	3	1	0	0	0	2
ESPAÑA									
Nexus Infrastructure Unit Trust	P	Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	40,0 %	9	48	17	25	3	2
Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0	
Nexus Infrastructure PTY Ltd	P	Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0	
Netflow Osars (Western) GP	P	Cintra Osars (Western) Unit Trust	50,0 %	29	125	64	35	5	4
CANADÁ									
407 International Inc	P	11200232 Canadá Inc.	43,2 %	1.205	3.621	6.634	591	96	2
407 East Development Group General Partnership	P	Cintra 407 East Development Group Inc	50,0 %	12	131	107	6	2	2
OM&R 407 East Development Group General Partnership	P	Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	50,0 %	1	5	2	5	1	
Blackbird Maintenance 407 GP	P	Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc	50,0 %	0	5	1	3	0	3
Blackbird Infrastructures 407 GP	P	Blackbird Infrastructures 407 Cintra GP Inc	50,0 %	13	97	70	4	1	3
COLOMBIA									
Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S.	P	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S.	30,0 %	13	560	516	68	16	2
ESLOVAQUIA									
Zero Bypass Limited, Organizacna Zloska	P	Zero Bypass Ltd	35,0 %	0	0	0	0	0	7
ESTADOS UNIDOS									
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	P	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners	40,0 %	0	163	48	0	0	
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	P	Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC	10,0 %	0	163	48	0	0	
I-66 Express Mobility Partners LLC	P	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	50,0 %	45	1.905	1.767	0	0	1
HOLANDA									
Algarve International B.V. (1)	P	Cintra Infraestructuras SE	20,0 %	0	124	123	0	0	1
IRLANDA									
Eurolink Motorway Operation (M4-M6) Ltd	P	Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U.	20,0 %	7	244	136	22	4	2
Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd	P	Cinsac Ltd	20,0 %	6	166	137	20	5	2
PORTUGAL									
Autoestrada do Algarve, S.A. (1)	P	Cintra Infraestructuras SE	20,0 %	0	202	127	32	13	2
Auto-Estradas Norte Litoral, S.A. (1)	P	Cintra Infraestructuras SE	20,0 %	0	344	169	38	19	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor
REINO UNIDO									
Scot Roads Partnership Holdings Ltd	P	Cintra Infrastructures UK Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	4
Scot Roads Partnership Finance Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	417	417	0	0	4
Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	430	430	34	0	4
Zero Bypass Holdings Ltd	P	Cintra Slovakia Ltd	35,0 %	0	0	0	0	0	7
Zero Bypass Ltd	P	Zero Bypass Holdings Ltd	35,0 %	0	932	996	31	4	7
RiverLinx Holdings Ltd	P	Cintra Silvertown Ltd	22,5 %	0	0	0	0	0	1
RiverLinx Ltd	P	RiverLinx Holdings Ltd	22,5 %	0	396	493	11	-5	1
Total PEE Act. Continuadas				1.710					
SERVICIOS									
ESPAÑA									
Vialnet Vic, S.L.		Cespa, S.A.	49,0 %	0	1	1	3	0	6
Recollida Residus Osona, S.L.		Cespa, S.A.	45,0 %	1	4	2	8	0	6
Inusa Ing. Urbana, S.A.		Cespa, S.A.	35,0 %	4	12	0	1	0	2
Valdemingomez 2000, S.A.		Cespa, S.A.	20,0 %	1	13	5	7	9	2
Novalis Medio Ambiente . S.A.		Cespa Gestion de Residuos, S.A.	50,0 %	0	3	4	0	0	
Vatveni Soluciones Para El Desarrollo Sostenible, S.L.		Biotran Gestion de Residuos, S.L.U.	50,0 %	4	0	0	0	0	
Valoraciones Farmacéuticas, S.L.		Biotran Gestion de Residuos, S.L.U.	50,0 %	0	0	0	0	0	
Empresa Mant. y Explotacion M30, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A.	50,0 %	-34	221	221	29	10	5
Madrid Calle 30, S.A.	P	Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.	20,0 %	51	698	195	122	63	8
Necrópolis de Valladolid, S.A.		Sitkol, S.A.	49,0 %	4	23	5	6	1	11
Aetec, S.A.		Ferrosfer Infraestructuras S.A.	9,2 %	0	1	0	1	0	
FerroNats Air Traffic Services, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A.	50,0 %	3	11	6	17	2	2
ESTADOS UNIDOS									
AmeyWebber LLC		Amey Consulting USA, Inc	50,0 %	0	0	0	0	0	
PORTUGAL									
Valor Rib, Lda		Ferrovial Serviços, SA	45,0 %	1	8	5	5	1	
Ecobeirão, SA		Ferrovial Serviços, SA	20,0 %	0	19	18	9	0	9
Ferrovial Serviços, Egea, ECAC, Gabriel Couto, ACE		Ferrovial Serviços, SA	35,0 %	0	1	1	0	0	
REINO UNIDO									
GEO Amey PECS Ltd		Amey Community Ltd	50,0 %	9	24	6	121	10	10
Amey Infrastructure Management (I) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0 %	0	2	0	0	0	
AHL Holdings (Manchester) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5 %	0	25	22	8	1	2
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	P	AHL Holdings (Manchester) Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	2
AHL Holdings (Wakefield) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5 %	0	13	12	4	1	2
Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	P	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	2
ALC (Superholdco) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5 %	2	45	6	55	23	5
ALC (FMC) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	50,0 %	0	0	0	0	0	5
ALC (Holdco) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	5
ALC (SPC) Ltd		ALC (Holdco) Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	5
Amey Betrast Schools Partnership Hold Co Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	5,0 %	0	110	110	8	1	3
Amey Betrast Schools Partnership PFI Co Ltd	P	Partnership Hold Co Ltd	5,0 %	0	0	0	0	0	3
Amey FMP Betrast Strategic Partnership Hold Co Ltd		Management Services Ltd	70,0 %	0	0	0	0	0	3
Amey FMP Betrast Strategic Partnership SP Co Ltd		Schools Partnership Hold Co Ltd	70,0 %	0	0	0	0	0	3
Amey Roads NI Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5 %	0	289	300	22	1	3
Amey Roads NI Financial plc		Amey Roads NI Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	3
Amey Roads NI Ltd	P	Amey Roads NI Holdings Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	3
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	5,0 %	0	37	35	6	1	3
Amey Lighting (Norfolk) Ltd	P	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	5,0 %	0	0	0	0	0	3
E4D&G Holdco Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	4,3 %	0	117	115	7	0	3
E4D&G Project Co Ltd	P	E4D&G Holdco Ltd	4,3 %	0	0	0	0	0	3
Eduaction (Waltham Forest) Ltd (IP)		Amey plc	50,0 %	0	0	0	0	0	
Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,3 %	0	79	78	8	0	5
Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	2,0 %	0	0	0	0	0	5
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)		Amey Infrastructure Management (I) Ltd	25,0 %	0	2	2	1	0	5
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Amey Infrastructure Management (I) Ltd	1,0 %	0	163	156	16	2	5
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	2,0 %	0	0	0	0	0	5
Integrated Bradford LEP Ltd		Integrated Bradford PSP Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	5
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	5
Integrated Bradford SPV One Ltd	P	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	3,3 %	0	0	0	0	0	5
Integrated Bradford SPV Two Ltd	P	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	3,0 %	0	0	0	0	0	5
RSP (Holdings) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,8 %	0	117	114	12	1	3
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	P	RSP (Holdings) Ltd	1,8 %	0	0	0	0	0	3
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,0 %	0	58	54	4	1	3
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	P	(Avon & Somerset) Holdings Ltd	1,0 %	0	0	0	0	0	3
Keolis Amey Docklands Ltd		Amey Rail Ltd	30,0 %	4	19	5	103	1	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor
Keolis Amey Metrolink Ltd		Amey Rail Ltd	40,0 %	3	10	1	77	0	
AmeyVTOL Ltd		Amey OWR Ltd	60,0 %	0	0	0	0	0	
Scot Roads Partnership Holdings Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	20,0 %	0	439	439	15	0	4
Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	4
Scot Roads Partnership Finance Ltd		Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	4
Amey Infrastructure Management (2) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0 %	0	0	0	0	0	
AmeyCespa (AWRP) Holdco Ltd	P	Amey Infrastructure Management (2) Ltd AmeyCespa (AWRP) Holdco Ltd	3,3 %	0	330	329	19	-3	2
AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd	P	Holdco Ltd	3,3 %	0	0	0	0	0	2
Amey Infrastructure Management (3) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0 %	0	0	0	0	0	
Amey Hallam Highways Holdings Ltd	P	Amey Infrastructure Management (3) Ltd	3,3 %	0	277	309	57	5	3

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor
Amey Hallam Highways Ltd	P	Highways Holdings Ltd	3,3 %	0	0	0	0	0	3
Amey Ventures Investments Ltd		Amey Investments Ltd	5,0 %	0	32	32	0	0	3
Keolis Amey Wales Cymru Ltd		Amey Rail Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0	
Keolis Amey Operations/ Gweithrediadau Keolis Amey Ltd		Amey Rail Ltd	36,0 %	0	0	0	0	0	
Amey Breathe Limited		Amey Community Limited	50,0 %	0	0	1	0	0	
Total PEE Act. Discont.				53					

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 2020 y 2019. 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 2020 (millones de euros).

Activo (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Áreas	Ajustes	2020
Activos no corrientes		940	9.160	460	0	328	-426	10.462
Fondo de comercio de consolidación	3.1	169	0	39	0	0	0	208
Activos intangibles	3.2	40	1	18	0	1	0	60
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	93	6.145	24	0	-1	-61	6.200
Inversiones inmobiliarias		2	0	0	0	0	0	2
Inmovilizado material	3.4	187	19	50	0	12	4	272
Derecho de uso	3.7	80	3	0	0	14	0	97
Inversiones en asociadas	3.5	2	1.476	222	0	10	0	1.710
Activos financieros no corrientes	3.6	22	907	100	0	192	-369	852
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		3	61	100	0	0	0	164
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	196	0	0	191	-369	34
Impuestos diferidos	2.8	345	134	7	0	100	0	586
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	0	475	0	0	0	0	475
Activos corrientes		4.913	2.891	104	3.884	2.909	-2.035	12.666
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	118	69	0	3.884	0	0	4.071
Existencias	4.1	671	11	0	0	3	6	691
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		47	18	8	0	31	4	108
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.108	180	11	0	137	-144	1.292
Cientes por ventas y prestaciones de servicios		943	81	4	0	44	-116	956
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		165	99	7	0	93	-28	336
Tesorería y equivalentes	5.2	2.968	2.549	84	0	2.732	-1.901	6.432
Créditos con empresas del Grupo		959	535	68	0	342	-1.904	0
Resto		2.009	2.015	16	0	2.388	4	6.432
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	1	64	1	0	6	0	72
TOTAL ACTIVO		5.853	12.051	564	3.884	3.237	-2.461	23.128
Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Áreas	Ajustes	2020
Patrimonio neto	5.1	1.221	4.661	455	1.012	-3.601	79	3.827
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.089	4.158	455	1.001	-3.600	84	3.187
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		132	503	0	11	-1	-5	640
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	0	1.245	0	0	0	0	1.245
Pasivos no corrientes		436	5.736	87	0	3.384	-323	9.320
Déficit de pensiones	6.2	4	0	0	0	0	0	4
Provisiones a largo plazo	6.3	143	109	0	0	169	0	421
Pasivo arrendamientos LP	3.7	48	2	0	0	11	0	61
Deuda financiera	5.2	130	5.053	77	0	3.034	-324	7.970
Deudas con empresas del grupo		0	114	25	0	185	-324	0
Resto		129	4.939	52	0	2.850	0	7.970
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		87	4.948	77	0	0	-34	5.078
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		42	-9	-25	0	2.850	34	2.892
Otras deudas	6.4	4	12	0	0	0	1	17
Impuesto diferidos	2.8	102	225	4	0	97	0	428
Derivados financieros a valor razonable	5.5	5	335	6	0	73	0	419
Pasivos Corrientes		4.196	409	22	2.872	3.454	-2.217	8.736
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	85	0	0	2.872	1	0	2.958
Pasivo arrendamientos CP	3.7	54	1	0	0	4	0	59
Deuda financiera	5.2	217	204	10	0	3.270	-2.044	1.657
Deudas con empresas del grupo		199	181	8	0	1.656	-2.044	0
Resto		19	23	2	0	1.613	0	1.657
Derivados financieros a valor razonable	5.5	5	38	4	0	2	0	49
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		54	-74	-4	0	108	7	91
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.016	122	11	0	69	-189	3.029
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	763	118	0	0	2	9	892
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		5.853	12.051	564	3.884	3.237	-2.461	23.128

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2019 (millones de euros).

Activo (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Áreas	Ajustes	2019
Activos no corrientes		1.149	10.539	980	0	748	-1.058	12.358
Fondo de comercio de consolidación	3.1	205	0	43	0	0	0	248
Activos intangibles	3.2	42	0	19	0	2	0	63
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	196	6.716	7	0	-1	-38	6.880
Inversiones inmobiliarias		2	0	0	0	0	0	2
Inmovilizado material	3.4	202	22	56	0	15	4	299
Derecho de uso	3.7	98	4	1	0	23	0	126
Inversiones en asociadas	3.5	3	1.808	747	0	-1	0	2.557
Activos financieros no corrientes	3.6	59	1.443	106	0	664	-1.025	1.247
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		3	62	106	0	0	0	171
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	7	963	0	0	0	0	970
Resto de cuentas a cobrar		49	418	0	0	664	-1.025	106
Impuestos diferidos	2.8	341	131	2	0	27	1	502
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	1	415	-1	0	19	0	434
Activos corrientes		4.836	2.622	63	4.936	1.605	-2.311	11.751
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	0	0	0	4.936	0	0	4.936
Existencias	4.1	681	13	-2	0	2	6	700
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		31	14	8	0	75	-31	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.106	165	8	0	130	-153	1.256
Cientes por ventas y prestaciones de servicios		892	88	0	0	34	-123	891
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		214	77	8	0	96	-30	365
Tesorería y equivalentes	5.2	3.018	2.404	48	0	1.394	-2.129	4.735
Créditos con empresas del Grupo		1.136	409	31	0	557	-2.133	0
Resto		1.881	1.995	17	0	838	4	4.735
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	0	26	1	0	4	-4	27
TOTAL ACTIVO		5.985	13.161	1.043	4.936	2.353	-3.369	24.109
Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Áreas	Ajustes	2019
Patrimonio neto	5.1	1.214	5.262	955	1.445	-3.099	-690	5.087
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.127	4.572	955	1.433	-3.098	-685	4.304
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		87	690	0	12	-1	-5	783
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	2	1.345	0	0	0	0	1.347
Pasivos no corrientes		564	6.101	73	0	2.734	-418	9.054
Déficit de pensiones	6.2	4	0	0	0	0	0	4
Provisiones a largo plazo	6.3	165	188	0	0	165	0	518
Pasivo arrendamientos LP	3.7	61	3	1	0	17	0	82
Deuda financiera	5.2	200	5.311	67	0	2.405	-418	7.565
Deudas con empresas del grupo		0	47	9	0	362	-418	0
Resto		199	5.264	58	0	2.044	0	7.565
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		148	5.264	67	0	1	-9	5.471
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		51	0	-9	0	2.043	9	2.094
Otras deudas	6.4	12	13	0	0	0	0	25
Impuesto diferidos	2.8	101	263	5	0	106	0	475
Derivados financieros a valor razonable	5.5	21	323	0	0	41	0	385
Pasivos Corrientes		4.205	453	15	3.491	2.718	-2.261	8.621
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	0	0	0	3.491	0	0	3.491
Pasivo arrendamientos CP	3.7	63	1	0	0	7	0	71
Deuda financiera	5.2	283	294	14	0	2.497	-2.055	1.033
Deudas con empresas del grupo		261	277	12	0	1.505	-2.055	0
Resto		22	17	2	0	992	0	1.033
Derivados financieros a valor razonable	5.5	7	65	1	0	26	-2	97
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		79	-51	-8	0	118	-31	107
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.040	137	7	0	71	-183	3.072
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	733	6	1	0	1	9	750
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		5.985	13.161	1.043	4.936	2.353	-3.369	24.109

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

	2020	2019	VARIACIÓN
España	6.636	5.200	1.436
Reino Unido	1.987	2.553	-566
Estados Unidos	7.897	8.571	-674
Canadá	3.191	3.416	-225
Australia	91	1.008	-917
Polonia	1.721	1.625	96
Resto	1.604	1.735	-131
Total	23.128	24.109	-981

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2020 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Segmentos	Actividades Discontinuas	Ajustes	Total
Cifra de ventas	5.862	405	8	5.935	128	-5.871	-126	6.341
Otros ingresos de explotación	2	0	0	9	1	-8	-1	3
Total ingresos de explotación	5.864	405	8	5.944	129	-5.879	-127	6.344
Consumos	993	1	0	380	0	-370	1	1.005
Otros gastos de explotación	3.700	97	18	2.771	109	-2.754	-126	3.815
Gastos de personal	944	55	7	2.573	73	-2.537	0	1.115
Total gastos de explotación	5.637	153	25	5.724	182	-5.661	-125	5.935
Resultado bruto de explotación	227	252	-17	220	-53	-218	-2	409
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	93	92	2	229	9	-227	0	198
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	134	160	-19	-9	-62	9	-2	211
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	8	0	-21	7	21	0	15
Resultado de explotación	134	168	-19	-30	-55	30	-2	226
Resultado financiero financiación	-9	-223	-2	-17	0	17	0	-234
Resultado derivados y otros resultados financieros	2	36	0	-2	0	2	-1	37
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-7	-187	-2	-19	0	19	-1	-197
Resultado financiero financiación	14	22	0	-17	-46	17	2	-8
Resultado derivados y otros resultados financieros	-16	9	-3	-25	-16	24	0	-27
Resultado financiero resto de sociedades	-2	31	-3	-42	-62	41	2	-35
Resultado financiero	-9	-156	-5	-61	-62	60	1	-232
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1	62	-447	22	-2	-15	1	-378
Resultado consolidado antes de impuestos	126	74	-471	-69	-119	75	0	-384
Impuesto sobre beneficios	-37	-6	6	-33	65	33	0	28
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	89	68	-465	-102	-54	108	0	-356
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	-1	-2	-3
Resultado consolidado del ejercicio	89	68	-465	-102	-54	107	-2	-359
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-42	-7	0	-2	1	2	-3	-51
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	47	61	-465	-104	-53	109	-5	-410

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2019 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Segmentos	Actividades Discontinuas	Ajustes	Total
Cifra de ventas	5.413	617	19	6.995	151	-6.995	-146	6.054
Otros ingresos de explotación	1	0	0	4	0	-4	1	2
Total ingresos de explotación	5.414	617	19	6.999	151	-6.999	-145	6.056
Consumos	947	2	0	511	0	-511	0	949
Otros gastos de explotación	3.855	118	26	2.987	106	-2.987	-146	3.959
Gastos de personal	898	62	10	3.118	58	-3.118	-1	1.027
Total gastos de explotación	5.700	182	36	6.616	164	-6.616	-147	5.935
Resultado bruto de explotación	-286	435	-17	383	-13	-383	2	121
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	79	89	2	288	9	-288	1	180
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	-365	346	-19	95	-22	-95	1	-59
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	426	33	-5	0	5	1	460
Resultado de explotación	-365	772	14	90	-22	-90	2	401
Resultado financiero financiación	-9	-253	-2	-19	0	19	0	-264
Resultado derivados y otros resultados financieros	3	-2	-1	0	0	0	1	1
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-6	-255	-3	-19	0	19	1	-263
Resultado financiero financiación	30	44	0	-31	-15	31	-31	28
Resultado derivados y otros resultados financieros	-27	26	13	-23	31	23	-1	42
Resultado financiero resto de sociedades	3	70	13	-54	16	54	-32	70
Resultado financiero	-3	-185	10	-73	16	73	-31	-193
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-1	182	115	29	0	-29	0	296
Resultado consolidado antes de impuestos	-369	769	139	46	-6	-46	-29	504
Impuesto sobre beneficios	3	89	-3	-16	-142	16	6	-47
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	-366	858	136	30	-148	-30	-23	457
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	-11	-187	0	-198
Resultado consolidado del ejercicio	-366	858	136	30	-159	-217	-23	259
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	56	-37	-7	-3	0	3	-3	9
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-310	821	129	27	-159	-214	-26	268

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 2020, 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 2020, 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 Ferroviario 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 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 Ferroviario en la determinación de las hipótesis consideradas y a qué 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 Ferroviario 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 Ferroviario.

- ▶ 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 CNIIF12 "Acuerdos de Concesión de Servicios". El epígrafe "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras" del estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2020 incluye 6.200 millones de euros por este concepto, de los que 90 millones de euros corresponden a concesiones consideradas activos financieros y 6.110 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, previsiones 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 tráficos, 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 determinación del valor recuperable de los activos clasificados como mantenidos para la venta y de operaciones consideradas bajo el epígrafe "Activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades 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 operaciones discontinuadas y como activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta los principales ingresos y gastos y activos y pasivos vinculados a la rama de actividad de Servicios, respectivamente, al cumplirse las condiciones recogidas en la NIIF5 "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 importe de los "activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas" a 31 de diciembre de 2020 asciende a 4.071 y 2.958 millones de euros, respectivamente, y el importe del "Resultado de operaciones discontinuadas" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada a 31 de diciembre de 2020 presenta un importe negativo de -3 millones de euros (pérdidas), correspondiente a los resultados de dicha rama de actividad.

Tanto la determinación de la probabilidad de enajenación a corto plazo de la rama de actividad de Servicios en las distintas zonas geográficas, como la estimación del valor recuperable menos los costes de venta de los activos netos afectos, precisan del uso de técnicas de valoración que incluyen la utilización de hipótesis y exigen la aplicación de juicios para su determinación. Por todo ello hemos considerado esta cuestión como una cuestión clave de 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 las operaciones discontinuadas incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con el proceso.
- ▶ Revisión de la documentación que soporte 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 aplicadas por la Dirección del Grupo Ferroviario, involucrando asimismo a nuestros especialistas en valoraciones.
- ▶ Revisión de los resultados de la comparación realizada por la Dirección del Grupo Ferroviario del valor en libros y el valor razonable de las operaciones discontinuadas y de su correcta contabilización.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Recuperabilidad de los fondos de comercio y de las inversiones mantenidas en las sociedades 407 International Inc., FGP Topco Limited y AGS Airports Holdings Limited

Descripción Tal y como se indica en la Nota 3.5 de la memoria consolidada adjunta, el Grupo tiene al 31 de diciembre de 2020 Inversiones en las sociedades asociadas 407 International Inc., FGP Topco Limited y AGS Airports Holdings Limited por importe de 1.205, 205 y 0 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 208 millones de euros al 31 de diciembre de 2020, en relación con determinadas inversiones, fundamentalmente asociadas a unidades generadoras de efectivo de la División de construcción.

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 3.5 y 3.1.2 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 determinación 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 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 corriente, 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 Ferroviario 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 utilizadas y las tasas de crecimiento a largo plazo.

- ▶ 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 Ferrovial.
- ▶ 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.

Otras cuestiones

Con fecha 27 de febrero de 2020 otros auditores emitieron su informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019 en el que expresaron una opinión favorable.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2020 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 y determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, 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 2020 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 2020 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 2020 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).

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 25 de febrero de 2021.

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 01/21/02579 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)

25 de febrero de 2021

Ferrovial Corporación, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 586 26 77

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
Fax +34 91 555 12 41

Servicios (Ferrovial Servicios)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5
Parque Vía Norte
28050 Madrid
Tel. +34 91 338 83 00
Fax +34 91 388 52 38

Construcción (Ferrovial Construcción)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00
Fax +34 91 300 88 96

Oficina de Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 65
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

