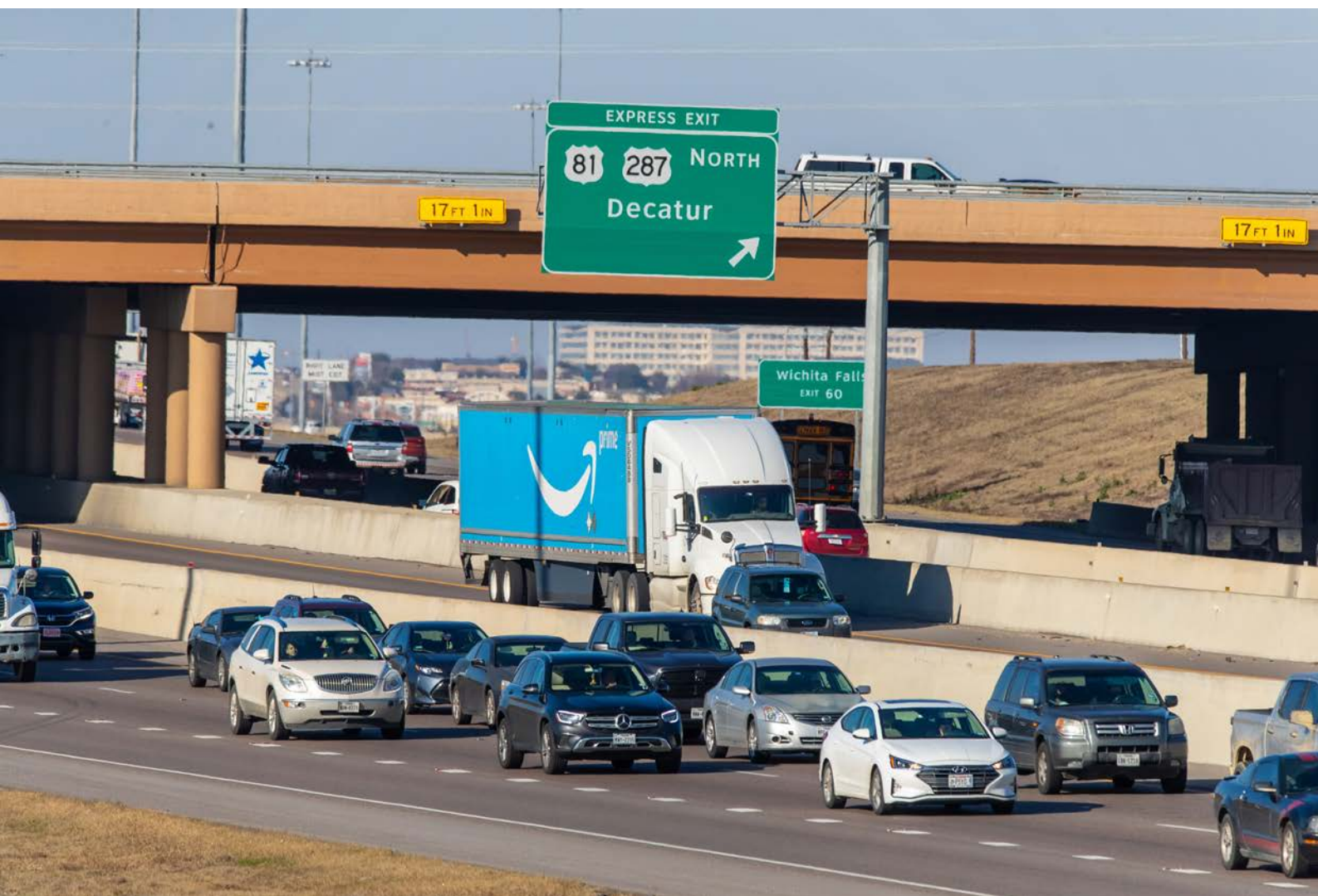


FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Resultados enero - diciembre 2020



25 de febrero de 2021

AVISO LEGAL

La información financiera de 2020 que se incluye en el presente informe refleja el impacto del brote de COVID-19, principalmente desde la segunda mitad de marzo. En este momento, habida cuenta de la incertidumbre respecto al ritmo y magnitud de recuperación de la actividad, no es posible predecir cómo influirá la crisis sanitaria en los estados financieros de 2021 del Grupo Ferrovial, sobre todo en relación con los test de deterioro de activos, el valor razonable de las actividades discontinuadas o las provisiones por contratos onerosos. Ferrovial seguirá vigilando de cerca las condiciones comerciales y las futuras pruebas sobre los impactos económicos de carácter más general.

Este informe puede contener afirmaciones a futuro sobre la sociedad. Dichas afirmaciones se basan en las estimaciones y previsiones financieras, así como en los supuestos subyacentes a las mismas, los informes sobre planes, objetivos y expectativas, que remiten, entre otras cosas, a estimaciones sobre el futuro crecimiento de las diferentes líneas de negocio y la actividad internacional, la cuota de mercado, los resultados financieros y otros aspectos relativos a la actividad y situación de la sociedad. Dichas afirmaciones a futuro no constituyen, por su naturaleza, ninguna garantía sobre el futuro rendimiento, puesto que están sujetas a riesgos e incertidumbres, y otros factores importantes que podrían provocar hechos o resultados diferentes de los expresados en dichas afirmaciones a futuro. Salvo de conformidad con sus obligaciones jurídicas o reglamentarias, la sociedad no se compromete a actualizar ni revisar ninguna afirmación a futuro para reflejar cambios en acontecimientos, condiciones ni circunstancias en los que se base cualquier afirmación.

Este informe y la información en él contenida, no debe interpretarse como una oferta de compra, venta o canje, o una solicitud de una oferta de compra, venta o canje de valores, o una recomendación o asesoramiento sobre ningún valor.



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: Broadspectrum (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%

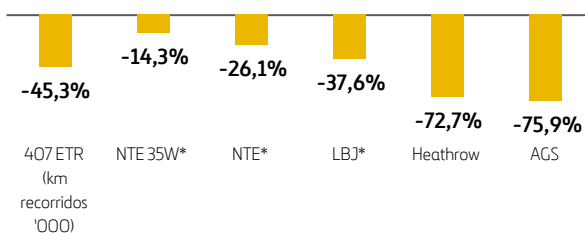
Cifras comparables.

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

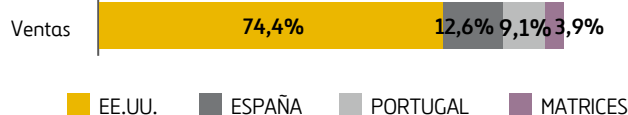
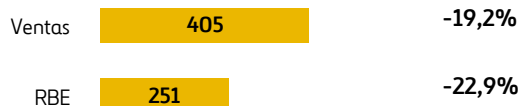
PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

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%

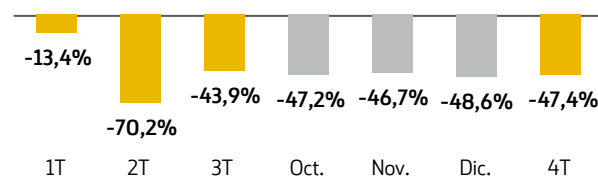
VKT (kilómetros recorridos)

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

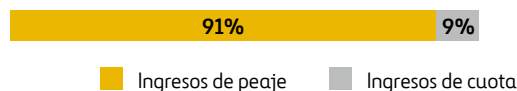


P&G

(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.

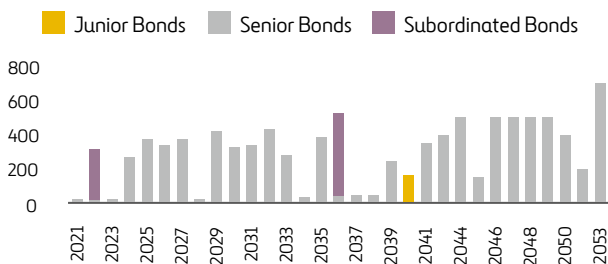
Además, 407 ETR anunció el pago anticipado de:

- 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.

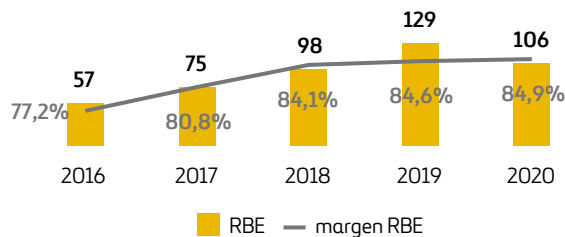
	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	25	34	-26,1%
Ventas (USD mn)	125	153	-18,4%
RBE (USD mn)	106	129	-18,1%
margen RBE	84,9 %	84,6 %	

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.

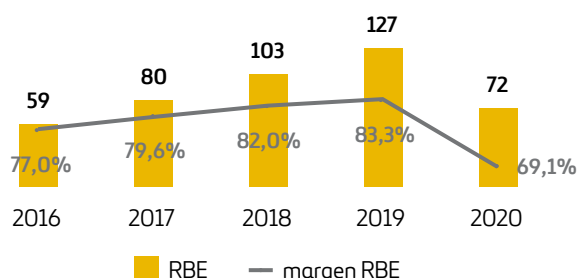
	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	30	48	-37,6%
Ventas (USD mn)	104	153	-31,8%
RBE (USD mn)	72	127	-43,5%
margen RBE	69,1 %	83,3 %	

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.

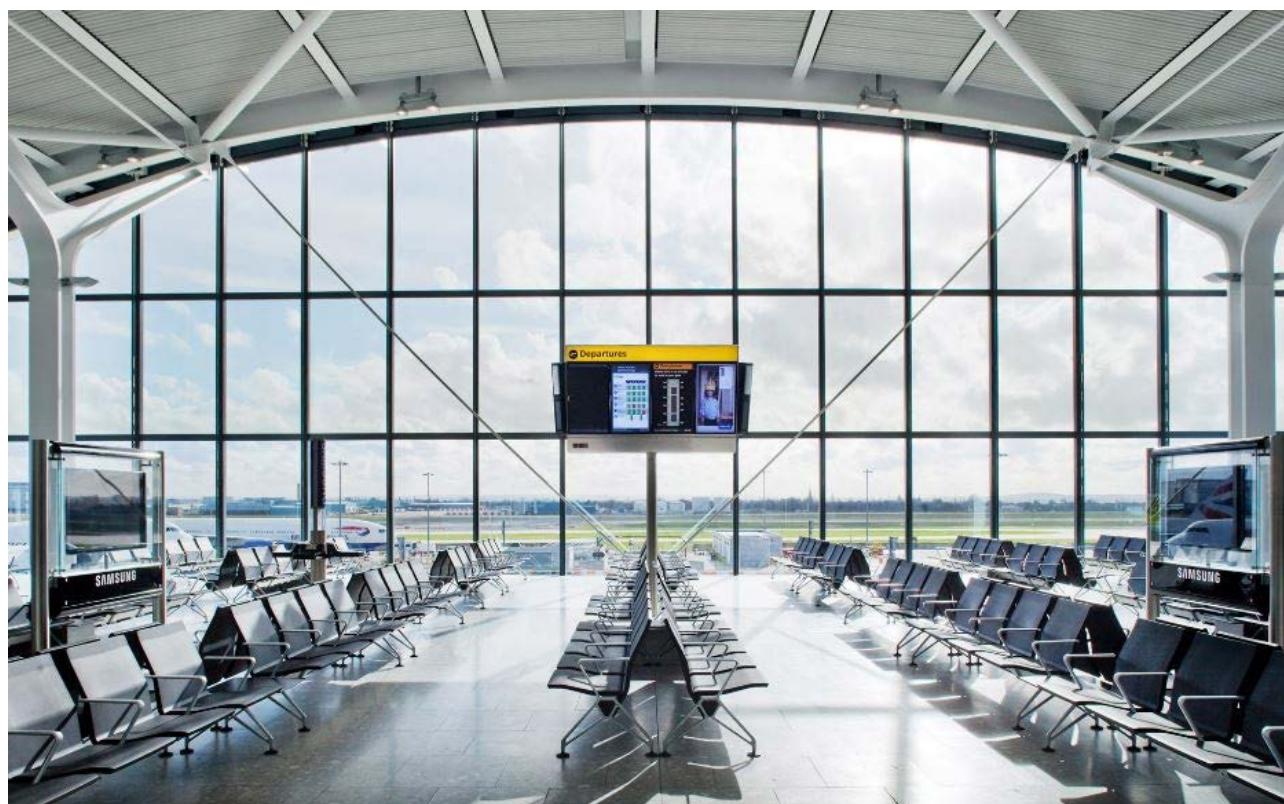
- En **Glasgow**, el tráfico se redujo un -78,0% respecto a 2019 por la suspensión de rutas a causa del COVID-19, la quiebra de Flybe y la cancelación de los servicios de Thomas Cook en septiembre de 2019.
- En **Aberdeen** un -65,3% debido a la suspensión de rutas por el COVID-19 y la ausencia de tráfico 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.



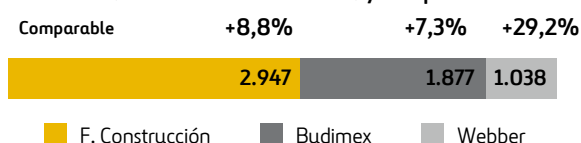
Construcción

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:

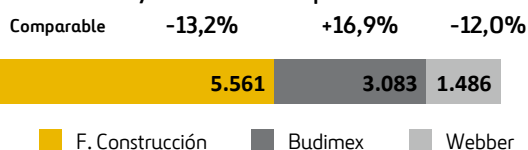
DIC-20	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	143	103,0 %	7,6 %
Webber	22	52,1 %	2,1 %
F. Construcción	-30	n.s.	-1,0 %
Total RE	134	n.s.	2,3 %

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)

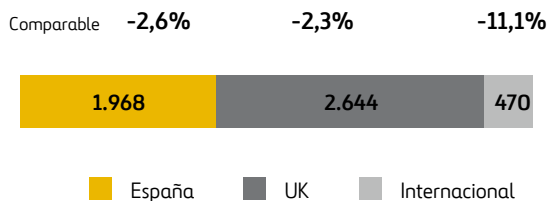
Ferrovial mantiene el compromiso de la desinversión del negocio en su totalidad, aunque se están sufriendo retrasos a causa de la incertidumbre macroeconómica derivada del COVID-19. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadpectrum, que se cerró por completo en julio de 2020.

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%.

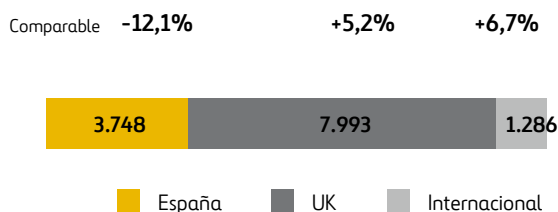
Internacional: Las ventas cayeron un -11,1% comparable y el RBE un -26,7% por la caída de la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica, debido a que el precio del petróleo derivó en una reducción de los trabajos de reparación y mantenimiento. Excluyendo el impacto de la pandemia, el RBE habría 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.

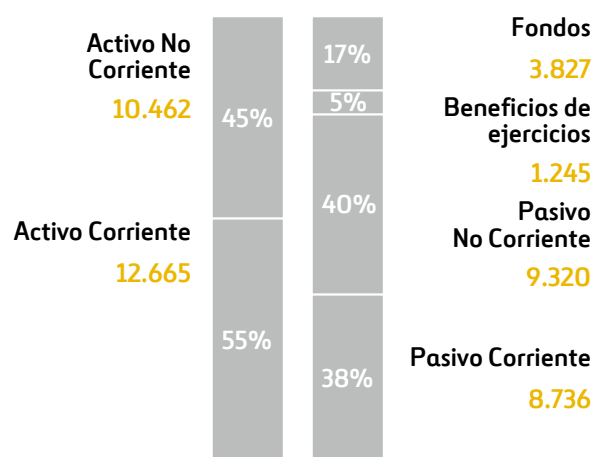
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en -3 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes 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)

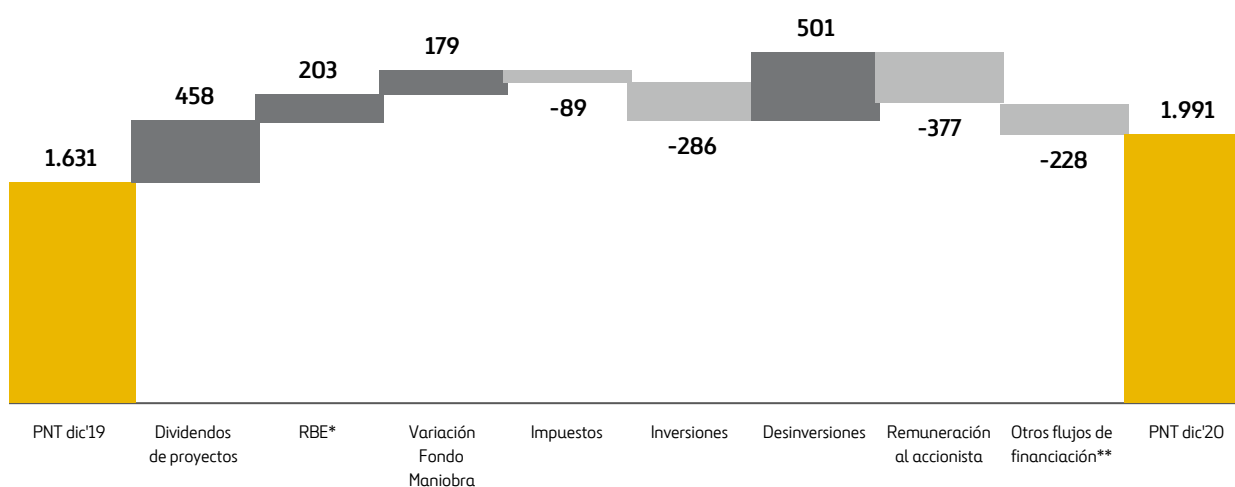
1.658	508	12	2.462
2021*	2022	2023	> 2024

(*) 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 Broadspectrum	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%	
	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	DIC-20	PARTICIP.
Integración Global													
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%	
	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	DIC-20	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
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%

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%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

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.

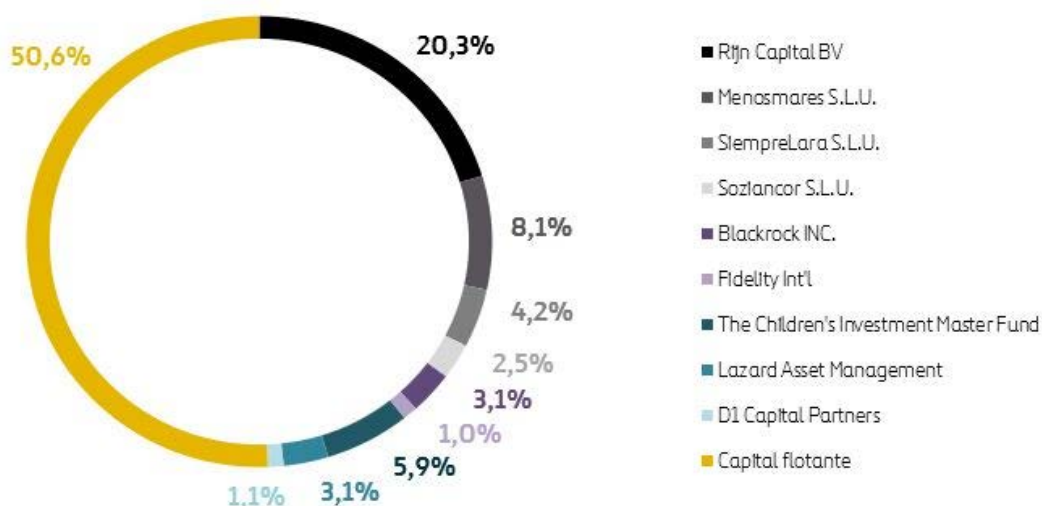
Con arreglo a este Programa de Recompra que finalizó el 4 de diciembre de 2020, Ferrovial adquirió un importe total de 11.704.701 acciones propias, lo que representa el 1,57% del capital actual de Ferrovial, por lo que no se superó el límite de 360 millones de euros o 25 millones de acciones.

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 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 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.

