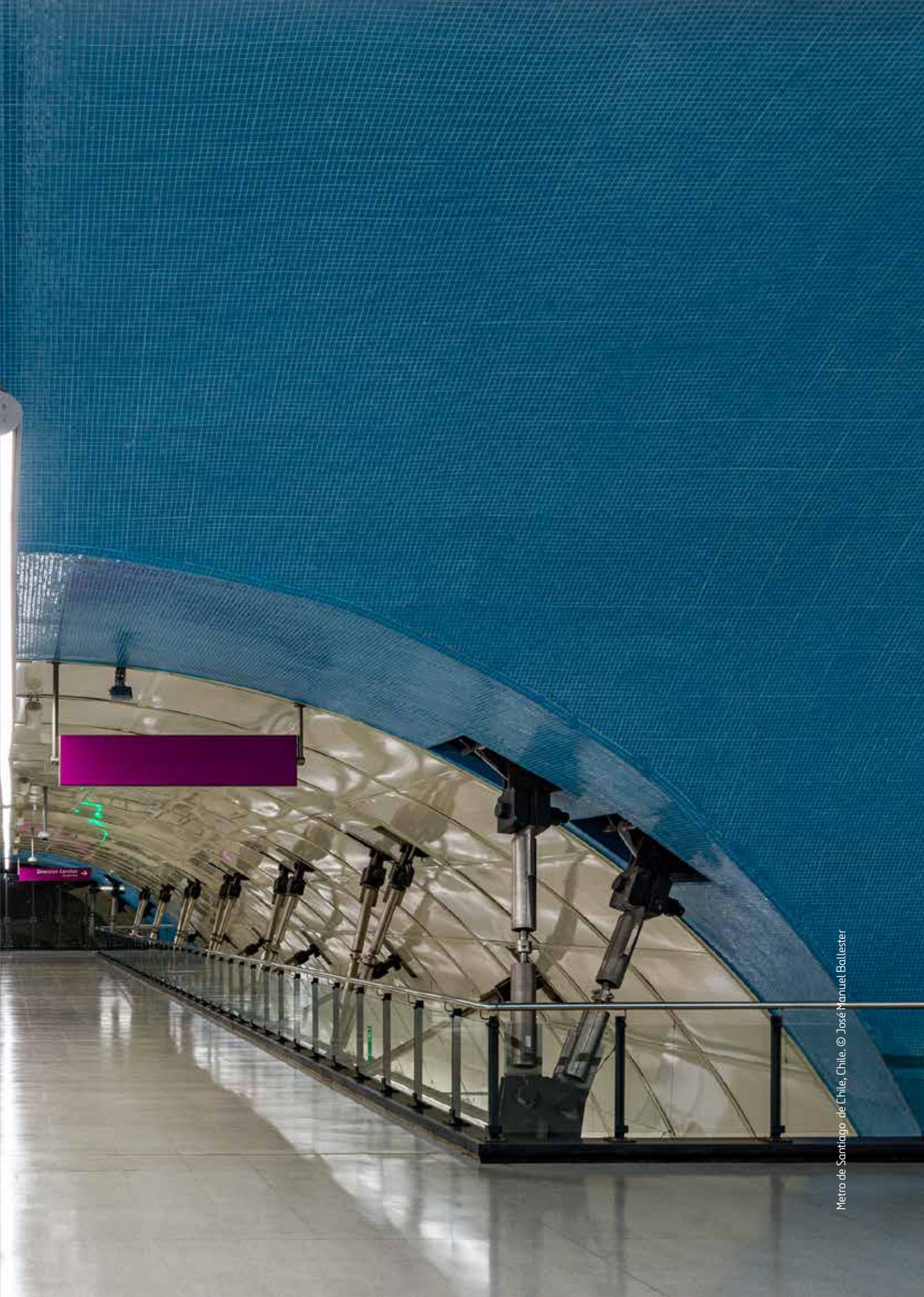




2. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS



Metro de Santiago de Chile, Chile. © José Manuel Ballester

INDICE

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	180
B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	182
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	183
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	184
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019	185
F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2020	186
<hr/>		
	SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	186
1.1.	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	187
1.2.	IMPACTO COVID-19	189
1.3.	POLÍTICAS CONTABLES	193
1.4.	TIPO DE CAMBIO	201
1.5.	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	202
	SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO	203
2.1.	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	204
2.2.	OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	204
2.3.	GASTOS DE PERSONAL	204
2.4.	RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES	205
2.5.	DETERIOROS Y ENAJENACIONES	205
2.6.	RESULTADO FINANCIERO	206
2.7.	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	207
2.8.	GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	207
2.9.	RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	211
2.10.	RESULTADO DE MINORITARIOS	211
2.11.	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	211
	SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE	213
3.1.	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	214
3.2.	ACTIVOS INTANGIBLES	214
3.3.	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	215
3.4.	INMOVILIZADO MATERIAL	216
3.5.	INVERSIONES EN ASOCIADAS	217
3.6.	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	221
3.7.	DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	222
	SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE	224
4.1.	EXISTENCIAS	225
4.2.	DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	225
4.3.	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	225
4.4.	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	226
	SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN	228
5.1.	PATRIMONIO NETO	229
5.2.	DEUDA NETA CONSOLIDADA	232
5.3.	FLUJO DE CAJA	238
5.4.	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	240
5.5.	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	243
	SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES	247
6.1.	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	248
6.2.	DÉFICIT DE PENSIONES	248
6.3.	PROVISIONES	248
6.4.	OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	249
6.5.	PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	249
6.6.	RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	256
6.7.	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES	259
6.8.	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	259
6.9.	SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS	261
6.10.	HONORARIOS AUDITORES	261
6.11.	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	262
6.12.	ANEXOS	262

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

Activo (millones de euros)	Nota	2020	2019
Activos no corrientes		10.462	12.358
Fondo de comercio de consolidación	3.1	208	248
Activos intangibles	3.2	60	63
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	6.200	6.880
Activos modelo intangible		6.110	5.998
Activos modelo cuenta a cobrar		90	882
Inversiones inmobiliarias		2	2
Inmovilizado material	3.4	272	299
Derechos de uso	3.7	97	126
Inversiones en asociadas	3.5	1.710	2.557
Activos financieros no corrientes	3.6	852	1.247
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		164	171
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	654	970
Resto de cuentas a cobrar		34	106
Impuestos diferidos	2.8	586	502
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	475	434
Activos corrientes		12.666	11.751
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	4.071	4.936
Existencias	4.1	691	700
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		108	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.292	1.256
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		956	891
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		336	365
Tesorería y equivalentes	5.2	6.432	4.735
Sociedades de proyectos de infraestructuras		111	118
Caja restringida		8	6
Resto de tesorería y equivalentes		103	112
Sociedades exproyectos		6.321	4.617
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	72	27
TOTAL ACTIVO		23.128	24.109
Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)	Nota	2020	2019
Patrimonio neto	5.1	3.827	5.087
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.187	4.304
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		640	783
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.245	1.347
Pasivos no corrientes		9.320	9.054
Déficit de pensiones	6.2	4	4
Provisiones a largo plazo	6.3	421	518
Pasivo por arrendamientos largo plazo	3.7	61	82
Deuda financiera	5.2	7.970	7.565
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		5.078	5.471
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		2.892	2.094
Otras deudas	6.4	17	25
Impuesto diferidos	2.8	428	475
Derivados financieros a valor razonable	5.5	419	385
Pasivos Corrientes		8.736	8.621
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	2.958	3.491
Pasivo por arrendamientos corto plazo	3.7	59	71
Deuda financiera	5.2	1.657	1.033
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		28	23
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		1.629	1.010
Derivados financieros a valor razonable	5.5	49	97
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		91	107
Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.030	3.072
Acreeedores comerciales		1.390	1.327
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.333	1.390
Otras cuentas a pagar a corto plazo		307	355
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	892	750
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		23.128	24.109

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera de los ejercicios 2020 y 2019

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

Cuenta de Pérdidas y Ganancias (millones de euros)	Nota	2020			2019		
		Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2020	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2019
Cifra de ventas		6.341	0	6.341	6.054	0	6.054
Otros ingresos de explotación		3	0	3	2	0	2
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.1	6.344	0	6.344	6.056	0	6.056
Consumos		1.005	0	1.005	949	0	949
Otros gastos de explotación	2.2	3.815	0	3.815	3.959	0	3.959
Gastos de personal	2.3	1.115	0	1.115	1.027	0	1.027
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		5.935	0	5.935	5.935	0	5.935
Resultado bruto de explotación	2.4	409	0	409	121	0	121
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		198	0	198	180	0	180
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	211	0	211	-59	0	-59
Deterioros y enajenación de inmovilizado	2.5	0	15	15	423	36	460
Resultado de explotación		211	15	226	364	36	401
Resultado financiero financiación		-234	0	-234	-264	0	-264
Resultado derivados y otros resultados financieros		-1	39	37	2	-1	1
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-235	39	-197	-262	-1	-263
Resultado financiero financiación		-8	0	-8	28	0	28
Resultado derivados y otros resultados financieros		-32	5	-27	6	36	42
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		-40	5	-35	34	36	70
Resultado financiero	2.6	-275	44	-232	-228	35	-193
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	2.7	-328	-50	-378	269	27	296
Resultado consolidado antes de impuestos		-392	9	-384	405	98	504
Impuesto sobre sociedades	2.8	42	-13	28	-39	-8	-47
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		-350	-4	-356	366	90	457
Resultado operaciones discontinuadas		-4	1	-3	265	-463	-198
Resultado consolidado del ejercicio		-354	-3	-359	631	-373	259
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	2.10	-42	-9	-51	9	0	9
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		-396	-12	-410	640	-373	268
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (en euros)	2.11		Básico Diluido	-0,57 -0,57		Básico Diluido	0,35 0,35

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 5.5), deterioro de activos y pasivos (Nota 2.5) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 2.7).

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

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada de los ejercicios 2020 y 2019.

C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

(millones de euros)	Nota	2020	2019
a) Resultado consolidado del ejercicio total		-359	259
Atribuidos a la Sociedad dominante		-410	268
Atribuidos a socios externos		51	-9
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	5.1	-399	92
Sociedades Integración Global		-226	-27
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	-188	-14
Impacto en reservas de planes de prestación definida	6.2	0	0
Diferencias de conversión		-87	-16
Efecto impositivo		49	3
Sociedades Mantenidas para la venta		11	-12
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		3	0
Impacto en reservas de planes de prestación definida		0	0
Diferencias de conversión		9	-12
Efecto impositivo		-1	0
Sociedades Puesta en Equivalencia		-184	131
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		-28	-15
Impacto en reservas de planes de prestación definida		-38	-6
Diferencias de conversión		-132	147
Efecto impositivo		14	5
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	5.1	46	0
Sociedades Integración Global		0	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
Sociedades Mantenidas para la venta		43	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		53	0
Efecto impositivo		-10	0
Sociedades Puesta en Equivalencia		3	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		4	0
Efecto impositivo		-1	0
a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		-712	351
Atribuidos a la Sociedad dominante		-711	333
Atribuidos a socios externos		-1	18

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no puede ser posteriormente objeto de transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver Nota 5.1).

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global de los ejercicios 2020 y 2019.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

(millones de euros)	Capital Social	Prima de Emisión /Fusión	Acciones Propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.19	147	995	-75	505	-1.195	3.928	4.304	783	5.087
Saldo a 01.01.20	147	995	-75	505	-1.195	3.928	4.304	783	5.087
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	-410	-410	51	-359
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	-347	0	-347	-52	-399
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	46	0	46	0	46
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	-301	-410	-711	-1	-712
Acuerdo dividendo flexible	3	-92	0	0	0	-29	-119	0	-119
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-134	-134
Operaciones de autocartera	-3	-256	62	0	0	-62	-258	0	-258
Retribución al accionista	0	-348	62	0	0	-91	-377	-134	-511
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	15	15
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-9	-9	0	-9
Otros movimientos	0	0	0	0	0	-17	-17	1	-16
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-26	-26	16	-10
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	1	0	-8	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	5	5	-24	-20
Saldo a 31.12.2020	147	647	-13	505	-1.496	3.397	3.187	640	3.827

(millones de euros)	Capital Social	Prima de Emisión /Fusión	Acciones Propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.18	148	1.274	-128	504	-1.261	3.993	4.530	833	5.363
Transición NIIF 16	0	0	0	0	0	-25	-25	0	-25
Saldo a 01.01.19	148	1.274	-128	504	-1.261	3.968	4.505	833	5.338
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	268	268	-9	259
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	66	0	65	27	92
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	66	268	333	18	351
Acuerdo dividendo flexible	2	0	0	0	0	-240	-238	0	-238
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-128	-128
Operaciones de autocartera	-3	-279	53	0	0	-53	-282	0	-282
Retribución al accionista	-1	-279	53	0	0	-293	-520	-128	-648
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	66	66
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	3	3	0	3
Otros movimientos	0	0	0	0	0	-6	-6	-4	-10
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-3	-3	62	59
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	1	0	-8	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	-4	-4	-2	-7
Saldo a 31.12.2019	147	995	-75	505	-1.195	3.928	4.304	783	5.087

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto de los ejercicios 2020 y 2019.

E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

(Millones de euros)	NOTA	2020	2019
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante	2.11	-410	268
Ajustes al resultado		997	236
Minoritarios		51	-9
Resultado neto operaciones discontinuadas		3	198
Impuesto		-28	47
Resultado por equivalencia		378	-296
Resultado financiero		232	194
Deterioro y enajenación inmovilizado		-15	-460
Amortizaciones		198	180
RBE operaciones discontinuadas	2.9	178	382
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		587	504
Pago de Impuesto	2.8.2	-101	-61
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	308	206
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	3.5	299	529
Flujo de operaciones	5.3	1.093	1.178
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	3.2 y 3.4	-116	-202
Inversión proyectos Infraestructuras	3.3	-129	-157
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades		-152	-34
Intereses recibidos	2.6	25	40
Inversión caja restringida largo plazo		253	-528
Desinversión proyectos Infraestructuras	6.3	0	115
Desinversión/venta sociedades	1.1.4	501	484
Flujo de inversión		382	-282
Flujo antes de financiación		1.475	896
Flujo de capital procedente de socios externos		19	70
Dividendo flexible		-122	-238
Compra de Autocartera		-255	-282
Remuneración al accionista	5.1	-377	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	-133	-124
Otros movimientos de fondos propios	1.2.3.3 y 5.1.2	-24	-6
Flujo financiación propia		-515	-580
Intereses pagados	2.6	-274	-286
Pagos por arrendamientos		-89	-135
Aumento endeudamiento financiero		2.209	1.376
Disminución endeudamiento financiero		-805	-633
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		-96	117
Flujo de financiación		430	-141
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-133	58
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		-6	-34
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas	5.3	-70	-49
Variación tesorería y equivalentes	5.2	1.697	730
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.735	4.005
Tesorería y equivalentes al final del periodo		6.432	4.735

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Flujo de Caja Consolidado de los ejercicios 2020 y 2019.

F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2020

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

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

BASES DE PRESENTACIÓN Y NUEVAS NORMAS CONTABLES

Los estados financieros consolidados de Ferrovial han sido elaborados conforme a las normas NIIF aplicables en la Unión Europea. En la Nota 1.3 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas. Durante el ejercicio 2020 no ha entrado en vigor ninguna norma contable que haya tenido un impacto relevante en los estados financieros.

Actividades de la sociedad

Dentro de los desgloses que se presentan en estos estados financieros, destacan por su relevancia todos los relativos a la separación entre sociedades de proyectos de infraestructuras y resto (ver Nota 1.1.2 para su definición). Igualmente destacan los relativos a dos de los principales activos del Grupo, la participación en el 25% del capital de Heathrow Airports Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow y la participación en el 43,23% de la sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá).

Actividades discontinuadas

A 31 de diciembre de 2020, la compañía continúa reportando como actividades discontinuadas los principales activos y pasivos vinculados a la división de Servicios, a pesar de haber transcurrido más de un año desde su primera clasificación, ya que la compañía sigue considerando altamente probable que se produzca dicha desinversión, y sus activos se encuentran en condiciones para su venta de forma inmediata. En este sentido, existen distintos mandatos de asesores en vigor y se están manteniendo conversaciones con potenciales inversores, con el objetivo de vender dichos activos a un precio que sea razonable de acuerdo con su actual valor de mercado.

El retraso en la ejecución ha tenido su origen en el impacto provocado por la crisis del COVID-19 y tras haber concluido que, dadas las condiciones actuales de mercado, era necesario plantear una venta separada de diferentes partes de la división en función del tipo de actividad dentro de un propio país, frente a un planteamiento inicial en el que la venta se pensaba realizar en base a las diferentes áreas geográficas en las que la organización estaba siendo gestionada, es decir España, Reino Unido, Australia y el resto del negocio internacional.

El pasado 30 de junio se hizo efectiva la venta de la actividad de servicios en Australia, tras haberse cumplido las condiciones precedentes fijadas en el contrato de compraventa firmado en diciembre de 2019 (nota 1.1.3).

Impacto del COVID-19

La pandemia del COVID-19 ha tenido un impacto muy relevante en los negocios en los que participa Ferrovial, especialmente en el negocio de Aeropuertos y Autopistas. Debido a las pérdidas generadas en el negocio de Aeropuertos, la sociedad ha cerrado sus estados financieros del ejercicio con un resultado negativo de -410 millones de euros, aunque ha generado en el ejercicio un flujo positivo de la actividad ex-proyectos antes de impuestos de 1.054 millones de euros (nota 5.3) y mantiene una posición de liquidez de 7.964 millones de euros (caja y equivalentes + líneas de crédito no dispuestas), cifra que representa un máximo histórico.

Con el objeto de presentar de forma global el impacto que ha supuesto el desarrollo de la pandemia y en línea con lo recomendado por ESMA, se presenta en la nota 1.2 una explicación sobre el impacto que la pandemia ha tenido en los estados financieros del ejercicio 2020, descripción del análisis realizado para concluir que la sociedad puede seguir trabajando bajo el principio de empresa en funcionamiento, análisis realizado sobre el impacto que el COVID-19 puede tener en el posible deterioro de activos y evaluación del posible impacto en los principales riesgos financieros, incluyendo un análisis sobre el riesgo de incumplimiento de covenants en los contratos de financiación.

Cambios en el perímetro de consolidación

En la Nota 1.1.4 se da información detallada de las principales variaciones en el perímetro de consolidación del presente ejercicio, destacando fundamentalmente la venta parcial de la participación financiera en las autopistas portuguesas Norte Litoral y Algarve Via do Infante.

Juicios y estimaciones

En esta sección se incluyen las principales estimaciones que Ferrovial ha utilizado para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos (ver Nota 1.2.4).

Tipo de cambio

Aunque la moneda funcional de Ferrovial es el euro, una parte significativa de las actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro, destacando la exposición a la libra esterlina, dólar americano, canadiense, y el zloty polaco. La evolución de dichas monedas frente al euro se ilustra en la Nota 1.3.

Durante el ejercicio 2020 todas las monedas se han depreciado respecto al euro, con excepción del tipo de cambio de cierre en el caso del dólar australiano.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de -187 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

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

1.1.1. Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación al Grupo, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo del Grupo. El marco normativo es el establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) establecidas por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 2002.

1.1.2 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., que no ha cambiado su denominación, sociedad constituida en España, y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo II. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

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

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos, así como soluciones integrales para el desarrollo y gestión de redes eléctricas.
- **Servicios:** mantenimiento y conservación de infraestructuras, instalaciones y edificios; recogida y tratamiento de residuos; mantenimiento de instalaciones energéticas e industriales y prestación de otro tipo de servicios públicos. Como se comenta en la Nota 1.1.3, esta actividad permanece como actividad discontinuada desde el 31 de diciembre de 2018.

En la página “web” www.ferrovial.com pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

A efectos de la comprensión de estos Estados Financieros, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción y servicios.

Dichos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo firmados con una administración pública, en los que la sociedad titular del proyecto en la que, normalmente, el Grupo participa con otros socios, financia la construcción o la rehabilitación de una infraestructura pública, fundamentalmente con deuda garantizada con los propios flujos del proyecto y con el capital aportado por los socios, y posteriormente la mantiene, recuperando dicha inversión mediante el cobro de peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o mediante cantidades pagadas por la administración titular del contrato en función de las condiciones de disponibilidad del activo. En la mayoría de los casos la actividad de construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con las divisiones de construcción y servicios del Grupo.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos se encuentran en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosa en los presentes Estados Financieros, de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar), en los activos financieros a largo plazo, y fundamentalmente en la posición neta de tesorería y la información relativa al flujo de caja, donde se separa el flujo denominado “ex proyectos”, que agrupa los flujos generados por las actividades de construcción y servicios, los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras y las inversiones o desinversiones en el capital de los mismos, y por otro lado el flujo de los proyectos, que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de estos. Puede consultarse una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo II.

También es importante destacar que dos de los principales activos del Grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido), y al 43,23% en ETR 407, sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde los ejercicios 2011 y 2010, respectivamente. Con el objeto de dar una información detallada de ambas sociedades, la Nota 3.5 relativa a participaciones por puesta en equivalencia incluye información relativa a la evolución de los balances y las cuentas de pérdidas y ganancias de ambas compañías, que se completa con información que se considera de interés en otras notas de la memoria.

Por último, cabe mencionar que dentro del segmento de Construcción se incluye la actividad de Inmobiliaria y Servicios realizada en Polonia por Budimex. La actividad de Servicios se encontraba clasificada en 2019 como actividad discontinuada y se realizaba a través de la filial FB Serwis, participada en un 51% por Ferrovial Servicios y un 49% por Budimex. En 2020 Budimex ha adquirido el 51% restante a Ferrovial Servicios, de forma que ha pasado a ser propietaria del 100% de la sociedad y a reportarse dentro de la División de Construcción como actividad continuada.

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

Actividades discontinuadas

A 31 de diciembre de 2020, la Compañía reporta como actividades discontinuadas los principales activos y pasivos vinculados a la División de Negocio de Servicios y sigue manteniendo abiertos diferentes procesos de venta sobre las áreas de actividad de la división.

Como se comenta en la Nota 1.1.4, el pasado 30 de junio de 2020, Ferrovial cerró la venta de su filial australiana Broadspectrum por 485,5 millones de dólares australianos (unos 303 millones de euros). El cierre se alcanzó después de que la transacción recibiera las autorizaciones regulatorias y de competencia. Esta cifra incluye el valor de la participación del 50% en una joint venture con un socio local que fue vendida al mismo en julio 2020 por 20 millones de dólares australianos (12 millones de euros).

Dicha operación se enmarca dentro del proceso de desinversión de su filial de Servicios iniciado en febrero de 2019 y comprende la venta de los negocios de Broadspectrum en los mercados de Australia y Nueva Zelanda. Esta transacción ha supuesto una pérdida de 64 millones de euros en la línea de Resultado neto de operaciones discontinuadas, correspondiente principalmente a la reclasificación desde fondos propios a resultados de los importes acumulados en patrimonio por diferencias de conversión y por variaciones de los derivados utilizados para cubrir la exposición neta de la inversión en el extranjero (NIC 21).

Este impacto tiene su origen en la depreciación del dólar australiano respecto al euro entre la fecha de compra y la fecha de desinversión. Dicha pérdida no tiene impacto ni en caja ni en fondos propios.

El impacto en caja de la operación incluyendo la venta de la mencionada joint venture asciende a 300 millones de euros, de los que 291 millones de euros corresponden al precio pagado por Ventia (465,5 millones de dólares australianos), menos 2,3 millones de euros de costes asociados a la venta. El impacto en el flujo de caja por la salida de perímetro asciende a -78 millones de euros por la variación de posición neta de tesorería, principalmente por la cancelación de posiciones intercompañía que el Grupo mantenía con su filial australiana.

Respecto al resto de actividades, tal y como se indicó en la Junta General de Accionistas celebrada el pasado 17 de abril de 2020, el Grupo sigue a fecha de emisión de estos estados financieros comprometido con la venta de la división de Servicios.

El retraso en la ejecución ha tenido su origen en el impacto provocado por la crisis del COVID-19 y tras haber concluido que, dadas las condiciones actuales de mercado, era necesario plantear una venta separada de diferentes partes de la división en función del tipo de actividad dentro de un propio país, frente a un planteamiento inicial en el que la venta se pensaba realizar en base a las diferentes áreas en las que la organización estaba siendo gestionada, es decir España, Reino Unido, Australia y el resto del negocio internacional.

En este sentido, existen distintos mandatos de asesores en vigor y se están teniendo conversaciones con potenciales inversores, siendo el objetivo vender dichos activos a un precio que sea razonable de acuerdo con su actual valor de mercado.

Valoración de los activos a valor razonable

Conforme a la normativa aplicable, los activos y pasivos de cada una de las unidades incluidas en las actividades discontinuadas tienen que ser valorados al menor de su valor contable o su valor razonable.

A efectos de determinar el valor razonable, para aquellos activos para los que actualmente existen ofertas no vinculantes o vinculantes se ha utilizado la información relativa a dichas ofertas. En el caso de las actividades de Amey, como ya ocurrió en el ejercicio 2019, se ha utilizado la valoración realizada por un experto independiente (que ha tenido en cuenta la existencia de ofertas en aquellas unidades de Negocios donde esta información estaba disponible), y en el caso de resto de negocios, para que los que no existe una oferta o una valoración de un tercero, la metodología de valoración utilizada ha sido la de valoración por múltiplos, usando como referencia el EBITDA de cierre de 2020. En dicho análisis se ha considerado el impacto del COVID-19, con el objetivo de obtener un EBITDA normalizado que refleje la mejor estimación de la situación de estas compañías a futuro. En cuanto a los múltiplos utilizados se han tomado las referencias disponibles, tanto las relativas a las ofertas recibidas en 2019, las de empresas cotizadas y la de transacciones comparables, incluyendo transacciones realizadas post COVID-19 de las que se dispone de información. El valor por múltiplos se ha contrastado con una valoración por descuento de flujos de caja.

Respecto al valor contable, es importante considerar que, tal y como se indica en el siguiente apartado, el resultado del ejercicio no incluye la amortización de los activos.

Tras el ejercicio de valoración realizado y la comparación con el valor contable de los activos se han registrado en el ejercicio 2020 los siguientes deterioros: -34 millones de euros fundamentalmente relacionado con el negocio de Waste Treatment en el Reino Unido (Amey) y -25 millones de euros en el negocio de Servicios Internacional.

Impacto en la presentación de los Estados Financieros

La reclasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada tiene los siguientes impactos en los presentes estados financieros:

- El resultado después de impuestos generado por la actividad de Servicios no se reporta en cada una de las líneas de la cuenta de resultados, sino que se reporta en una única línea denominada “Resultado operaciones discontinuadas”, tanto para el ejercicio 2020 como para el ejercicio 2019 (ver Nota 2.9). Conforme a lo establecido en la NIF 5, dicho resultado no incluye la amortización de estos activos. También recoge dicho epígrafe los posibles resultados por deterioros debido a la actualización al valor razonable de los activos, así como el resultado final generado en el momento de la venta.
- A efectos de balance, se han reclasificado todos los activos y pasivos asignables a la actividad de Servicios a las líneas denominadas “Activos/Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas”.
- En la Nota 6.5 de Activos y Pasivos contingentes y compromisos de inversión, la información desglosada incluye la correspondiente a las actividades discontinuadas.
- En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como actividades discontinuadas a diciembre 2020 y diciembre 2019:

División Servicios de euros)	(Millones)		
	2020.DEC	2019.DEC	VAR.
Activos no corrientes	3.093	3.944	-851
Fondo de comercio	1.342	1.708	-366
Activos intangibles	207	390	-183
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	437	423	15
Inmovilizado material	406	498	-92
Derecho de uso	328	377	-49
Impuestos Diferidos	272	421	-149
Otros activos no corrientes	101	127	-26
Activos corrientes	1.627	2.271	-645
Existencias	27	59	-32
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.193	1.606	-413
Tesorería y equivalentes	394	570	-177
Otros activos corrientes	14	36	-22
TOTAL Activo	4.720	6.215	-1.495
Provisión valor razonable	-836	-1.279	443
TOTAL Activos clasif. como act. Discontinuadas	3.884	4.936	-1.052

División Servicios de euros)	(Millones)		
	2020.DEC	2019.DEC	VAR.
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	38	44	-6
Pasivos no corrientes	1.074	1.423	-350
Provisiones a largo plazo	261	272	-11
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	143	191	-48
Deuda financiera	275	544	-269
Otros pasivos no corrientes	394	416	-21
Pasivos corrientes	1.760	2.023	-263
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	51	77	-26
Deuda financiera	82	56	26
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	1.328	1.661	-333
Provisiones para operaciones de tráfico	272	224	48
Otros pasivos corrientes	27	6	21
TOTAL Pasivos clasif. como act. Discontinuadas	2.872	3.491	-618

Como se desprende de la tabla, el saldo neto de activos y pasivos relacionados con la actividad discontinuada de Servicios es 1.012 millones de euros, de los cuales 1.001 corresponden a la sociedad dominante. La disminución en las partidas del balance con respecto a 2019 viene motivada principalmente por la venta de Broadpectrum en Junio de 2020.

Activos y pasivos mantenidos para la venta

Como se comenta en la Nota 1.1.4, en septiembre de 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las autopistas portuguesas Norte Litoral y Via do Infante, sociedades integradas por puesta en equivalencia, con el fondo DIF Infrastructure VI, habiéndose producido en diciembre 2020 la venta parcial de las mismas. Al cierre del ejercicio el Grupo mantiene aún una participación del 20% en ambas concesiones, cuya venta se terminará durante el ejercicio 2021.

Adicionalmente, en diciembre 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones que el Grupo tiene en la Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U. (100%) y de Urbs Iudex Et Causidicus, S.A - URBICSA - (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 40,7 millones de euros y 16,2 millones de euros respectivamente. A la fecha de cierre de los presentes estados financieros, no se ha reconocido el impacto contable de la operación al estar la ejecución del acuerdo pendiente de la autorización de los organismos correspondientes.

A diferencia del caso de la División de Servicios, al no tratarse de un segmento o actividad de negocio, los resultados generados se siguen reportando en las líneas correspondientes de la cuenta de resultados.

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como mantenidos para la venta a diciembre 2020:

Activos mant. para la venta (Millones de euros)	2020.DEC
Activos no corrientes	170
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	96
Inversiones en sociedades asociadas	68
Impuestos Diferidos	5
Activos corrientes	16
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5
Tesorería y equivalentes	11
TOTAL Activos clasif. como mantenidos para la venta	186

Pasivos mant. para la venta (Millones de euros)	2020.DEC
Pasivos no corrientes	82
Deuda financiera	56
Otras deudas	8
Derivados financieros a valor razonable	18
Pasivos corrientes	3
Deuda financiera	2
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	1
TOTAL Pasivos clasif. como mantenidos para la venta	85

1.1.4. Cambios en el perímetro de consolidación y otras desinversiones en participadas

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en el año 2020.

Autopistas

Durante el ejercicio 2020 se han presentado, para su aprobación, las condiciones de venta directa a DIF, actual socio, de un 49% de Norte Litoral, un 48% de Algarve y Algarve International B.V. ("AIBV"), que es tenedora de deuda de Algarve. El precio de venta conjunto asciende a 171,9 millones de euros.

Debido a que la venta estaba sujeta a la autorización de los bancos, a que se requería autorización de la Administración siempre que Cintra reduzca su participación por debajo del 20%, y con el objetivo de adelantar al máximo la recepción de los fondos, en la negociación con DIF se ha acordado la venta parcial de un paquete inicial del 29% de participación en Norte Litoral y el 28% de Algarve, por importe de 100 millones de euros. Esta venta parcial se ha efectuado el 17 de diciembre, generando esta operación una minusvalía de -1 millón de euros. A diciembre de 2020, Cintra mantiene un 20% de participación en ambas concesiones, cuya venta se producirá el próximo año.

Ferrovial, a través de su filial de autopistas Cintra, ha adquirido el 4 de diciembre de este año, un 15% adicional de la autopista I-77, ubicada en Carolina del Norte, Estados Unidos. La operación está valorada en 77,7 millones de dólares (unos 68 millones de euros), más un pago diferido basado en el rendimiento del activo en junio del 2024, estimado en 2,7 millones de dólares (unos 2,4 millones de euros). De esta forma, la participación de Ferrovial pasará de un 50,1% a un 65,1% del activo. El impacto de la transacción es de -38 millones de euros en reservas de la sociedad dominante y -30 millones en socios externos (Nota 5.1).

Construcción

En junio de 2020 se llevó a cabo la venta de 1.276.505 acciones de Budimex (equivalente al 5% de la participación de la compañía), sin impacto en la Cuenta de Resultados ya que se mantiene una posición de control en la compañía (50,1%).

El impacto en caja de la transacción asciende a 58 millones de euros (255 millones de zlotys). La diferencia entre el precio de la transacción y el valor contable de la participación vendida ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía consolidada de 43 millones de euros, registrada como reservas atribuibles a la sociedad dominante.

Con fecha 29 de diciembre de 2020 la sociedad Ferrovial Construcción S.A. ha adquirido la totalidad del capital social de la sociedad Siemsa Industria, S.A. a Ferrovial Servicios S.A.U., por un importe de 16 millones de euros. Esta sociedad presta servicios para los sectores de energía, petroquímico e industrial, y después de esta operación interna ha dejado de formar parte de la División de Servicios, donde se encontraba clasificada como actividad discontinuada, incorporándose a la División de Construcción del Grupo.

Servicios

Asimismo, el pasado 30 de junio de 2020 Ferrovial cerró la venta de su filial australiana de Servicios Broadpectrum a Ventia por 485,5 millones de dólares australianos (unos 303 millones de euros). La operación se ha saldado con unas pérdidas de -64 millones de euros (ver Nota 1.3)

Otros Negocios

El 1 de julio de 2020 se produjo la venta del 30% de Car Sharing Mobility Services, S.L. (CSMS) a Renault por valor de 1,7 millones de euros, equivalentes al importe aportado por Ferrovial por ese 30% desde el inicio de las operaciones. CSMS pasa a estar bajo el control conjunto de Ferrovial y Renault.

1.2. IMPACTO COVID-19

La Organización Mundial de la Salud declaró el COVID-19 pandemia global en marzo de 2020. La mayor parte de las operaciones de Ferrovial se encuentra en países que están en mayor o menor medida expuestos al brote de COVID-19, y que han tomado medidas drásticas como la declaración de estados de emergencia, cierre de fronteras para viajeros internacionales y restricción de movimientos de sus propios ciudadanos.

Estas medidas han provocado una reducción en el consumo, las actividades comerciales y la producción industrial que han afectado severamente a su economía, lo cual ha supuesto una reducción en la demanda de los servicios ofrecidos por Ferrovial, especialmente, aunque no de forma exclusiva, en aquellos relacionados con la movilidad.

Con el objeto de presentar de forma global el impacto que ha supuesto el desarrollo de la pandemia y en línea con lo recomendado por ESMA, se presenta en esta nota una explicación sobre el impacto que la pandemia ha tenido en los estados financieros del ejercicio 2020, descripción del análisis realizado para concluir que la sociedad puede seguir trabajando bajo el principio de empresa en funcionamiento, análisis realizado sobre el impacto que el COVID-19 puede tener en el posible deterioro de activos y evaluación del posible impacto en los principales riesgos financieros, incluyendo un análisis sobre el riesgo de incumplimiento de covenants en los contratos de financiación.

1.2.1 Impacto de los estados financieros del ejercicio 2020 y medidas mitigantes adoptadas

Los efectos del COVID-19 sobre los resultados de los negocios de Ferrovial han sido los siguientes:

División Aeropuertos

La pandemia ha supuesto una reducción drástica en el volumen de pasajeros tanto en Heathrow como en AGS (sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton), ambas sociedades consolidadas por puesta en equivalencia.

Esta evolución es la que explica el resultado neto negativo generado por Ferrovial, ya que del total de pérdidas en el ejercicio, -410 millones de euros, el negocio de Aeropuertos aporta un total de -466 millones, correspondiendo -396 millones al aeropuerto de Heathrow y -51 millones a AGS.

La evolución de los pasajeros en los meses posteriores al comienzo de la pandemia ha sido la siguiente:

Evolución pasajeros (*)	jun-20	sep-20	dic-20	2020
HEATHROW	-95,2%	-81,5%	-82,9%	-72,7%
Aberdeen	-83,6%	-71,8%	-70,9%	-65,3%
Glasgow	-98,7%	-82,9%	-90,2%	-78,0%
Southampton	-97,6%	-89,8%	-95,8%	-83,4%
TOTAL AGS	-95,6%	-81,5%	-86,3%	-75,9%

(*) Información mensual comparada con el mismo mes del año anterior, excepto información 2020, que refleja variaciones acumuladas de los 12 meses del año.

Como consecuencia del impacto del COVID-19, la reducción de proyectos de inversión y el retraso de la expansión, el aeropuerto de Heathrow llevó a cabo una revisión detallada de su estructura organizativa para simplificar las operaciones y reducir los gastos. Como resultado, se ha registrado un gasto excepcional de -92 millones de libras (-21 millones de euros al % de Ferrovial) relacionadas con las medidas de reducción de costes de personal que supondrán un ahorro de costes a futuro. Heathrow también ha revisado su cartera de activos, especialmente los activos en construcción. Algunos proyectos se han suspendido mientras otros no se espera que se reinicien en un futuro próximo. Esto ha resultado en un deterioro de activos fijos de -92 millones de libras (-21 millones de euros al % de Ferrovial). En AGS, se ha registrado un gasto excepcional de 7 millones de libras (3 millones de euros al % de Ferrovial) relacionado con la reestructuración organizativa.

Igualmente, en el aeropuerto de Heathrow se ha producido un impacto negativo en la cuenta de resultados por la variación de derivados por un total de -202 millones de libras (-46 millones de euros al % de Ferrovial), cuyo valor negativo ha aumentado principalmente debido a la reducción de las expectativas de tipos de interés a futuro, como consecuencia de la crisis económica global, y que se aprecia en la reducción media de 60 puntos básicos en la curva del LIBOR a 6 meses.

Tanto en Heathrow como en AGS se han tomado medidas orientadas a amortiguar el impacto en las cuentas de resultados y a preservar el nivel de caja disponible. Entre estas medidas destacan:

- Reducción de gastos operativos en el ejercicio 2020 de 303 millones de libras en Heathrow y 37 millones de libras en AGS comparado con el Presupuesto 2020. Dentro de estas medidas se incluyen una reestructuración organizativa y otras medidas temporales (utilización del "furlough" -baja temporal- y reducciones salariales), renegociación de contratos con proveedores, paralización de actividades no esenciales y consolidación de operaciones.
- Maximización de ingresos, aprovechando el exceso de capacidad en Heathrow para aumentar la cuota de mercado de Londres así como los vuelos de cargo.
- Reducción de inversiones en inmovilizado de 700 millones de libras en Heathrow y 25 millones de libras en AGS.
- Reducción de dividendos. No se han realizado distribuciones de dividendos en el ejercicio 2020, adicionales a las ya realizadas de forma previa al comienzo de la pandemia.

División Autopistas

Los tráficos se vieron severamente afectados en el mes de abril, con una recuperación progresiva en los meses siguientes, que se ha atenuado en el segundo semestre. La evolución del tráfico en las principales autopistas de Norte América ha sido la siguiente:

Evolución tráficos (*)	jun-20	sep-20	dic-20	2020
407 ETR	-57,8%	-38,2%	-48,6%	-45,4%
NTE	-31,3%	-20,3%	-19,4%	-26,2%
LBJ	-45,6%	-42,9%	-40,0%	-38,5%
NTE 35W	-15,9%	-10,0%	-10,4%	-14,7%

(*) En comparación con el mismo mes del año anterior

La caída de los tráficos ha provocado que el resultado bruto de explotación de la división de autopistas se haya reducido hasta 251 millones de euros, en comparación con el resultado del mismo periodo del año anterior (436 millones de euros). Igualmente, la aportación de los negocios que se integran por puesta en equivalencia, entre los que destaca la 407 ETR, también se ha visto reducida significativamente (33 millones de euros, en comparación con 153 millones de euros en 2019).

Las autopistas se están adaptando a la nueva situación tomando determinadas medidas mitigantes entre las que se encuentran:

- Reducción de gastos operativos: menores costes de cobro de peajes, reducción de campañas de comunicación y marketing o reducciones temporales de empleo.
- Retraso de actuaciones en inversión en inmovilizado. Se estima un impacto conjunto de esta medida junto con la anterior de 41 millones de euros (en términos proporcionales).
- Reducción de dividendos. La 407 ETR no ha pagado el dividendo del segundo ni del cuarto trimestre del año, lo que ha provocado una caída de los dividendos recibidos por Ferrovial de este activo a 160 millones de euros, en comparación con los 309 millones de euros de 2019.

División Construcción

A diferencia del negocio de Aeropuertos y Autopistas, en esta división el impacto ha sido más reducido y con desigual distribución por regiones, siendo España y Sudamérica las más afectadas por menor ritmo de ejecución en obras con costes fijos, retrasos en la llegada de personal y de suministros, costes de aceleración y material adicional de seguridad y salud. El impacto total en el resultado de explotación asciende a -49 millones de euros.

En este área de negocio también se han puesto en marcha medidas mitigantes orientados a la reducción de costes (estimadas en 3 millones de euros), así como a la reclamación de compensaciones por los retrasos sufridos y/o por los incrementos de costes de ejecución de los proyectos en aquellos contratos cubiertos por cláusulas de fuerza mayor o similares.

División Servicios (actividad discontinuada)

El COVID-19 también ha tenido un efecto negativo en la división de Servicios, especialmente durante los meses de confinamiento (abril y mayo en España; un periodo más largo en Reino Unido, hasta finales de junio), a los que han seguido medidas de restricción de movilidad, si bien menos drásticas, en paralelo a la evolución de la segunda y tercera olas.

La pandemia ha afectado al negocio de Servicios en las distintas geografías. En España, se han visto afectados especialmente los ingresos vinculados a los tráficos, como servicios a bordo en trenes y mantenimiento de carreteras en concesiones de peaje en sombra, sobrecostes, retrasos y reducción de trabajos no esenciales en las actividades de mantenimiento y soporte a la industria.

En Reino Unido, en las actividades de transporte y de mantenimiento de infraestructuras de agua y electricidad. También es reseñable la notable disminución en la actividad de oil&gas en Estados Unidos, provocadas por la fuerte reducción de la demanda de derivados del petróleo. El impacto en el resultado bruto de explotación de esta división ha ascendido a -102 millones de euros.

En relación a las medidas mitigantes llevadas a cabo, Ferrovial Servicios se ha acogido en determinados contratos en España a la posibilidad de utilizar expedientes de regulación temporal de empleo (ERTEs), que han afectado a 4.500 empleados, acumulando un impacto positivo de 41,5 ME.

En el Reino Unido, Amey se ha acogido a una serie de iniciativas impulsadas por el Gobierno Británico para asistir a la economía como:

- Subsidio del 80% del sueldo de los empleados que han sido dados de baja temporalmente (furlough -baja temporal-), con un límite de 2.500 libras por empleado, medida que concluyó en el cuarto trimestre y ha acumulado ayudas por importe de 7,9 millones de euros.
- Cobros anticipados de clientes públicos con el objeto de sostener la liquidez de los prestadores de servicios públicos a la administración, que han ido acompañadas de mayores pagos a proveedores y subcontratistas para garantizar la liquidez en la cadena de suministro.
- Diferimiento del pago de IVA del periodo de marzo a abril de 2020 hasta el período comprendido entre abril de 2021 a marzo de 2022.

Adicionalmente a las medidas explicadas, la división de Servicios ha implementado iniciativas de reducción de costes para adaptarse a las nuevas circunstancias del mercado, por un importe total aproximado de 110 millones de euros (en términos proporcionales), incluyendo ahorros de retrasos en inversiones en España por 15 millones de euros, así como ahorros por reducciones temporales de empleo: 42 millones de euros por ERTE's en España y 7 millones de euros por "furlough" en Reino Unido.

Impacto en el flujo de caja

El impacto de la pandemia en el flujo de caja de los negocios de infraestructuras se cuantifica por la reducción en los dividendos recibidos (principalmente por la cancelación del dividendo del segundo y cuarto trimestres de la 407 ETR y de todos los de Heathrow posteriores al inicio de la pandemia). La evolución de los dividendos con respecto al año anterior ha sido la siguiente:

Dividendos recibidos	dic-20	dic-19	Variación
407 ETR	160	309	-149
LBJ	109	0	109
NTE	25	166	-140
HAH	29	145	-116
AGS	0	17	-17
Other	134	92	42
TOTAL	458	729	-271

En la división de Construcción, los impactos en el flujo de caja se asemejan en gran medida a la evolución de los resultados (-59 millones de euros). Por el contrario, la división de Servicios ha tenido un impacto positivo temporal en el fondo de maniobra, como consecuencia de las medidas gubernamentales en España y Reino Unido, que se explican en el apartado anterior. Este impacto positivo se espera que revierta progresivamente en los próximos meses.

1.2.2 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Como se ha indicado en el anterior apartado, las pérdidas del ejercicio por importe de -410 millones de euros tienen su origen en el impacto de la pandemia del COVID-19 especialmente en el negocio de Aeropuertos. Adicionalmente, la pandemia ha supuesto una reducción relevante en los dividendos recibidos de sus principales proyectos de infraestructuras.

Teniendo en cuenta esta situación y con el objeto de concluir sobre la aplicación en estos estados financieros del principio de empresa en funcionamiento, se ha realizado un análisis de las necesidades de caja del Grupo hasta el año 2022, partiendo de su actual posición de caja.

A este respecto, Ferrovial ha cerrado el ejercicio con una posición de liquidez en máximos históricos. En diciembre de 2020, ex-proyectos de infraestructuras, la liquidez alcanza los 7.964 millones de euros (caja y equivalentes + líneas de crédito no dispuestas) y la posición neta de caja ex infraestructuras se situó en 1.991 millones de euros. Es reseñable igualmente que el conjunto de activos y pasivos a corto plazo, incluyendo la caja y la deuda, tiene un saldo positivo a cierre de diciembre de 2020.

Partiendo de esta posición de liquidez, Ferrovial ha actualizado su plan de negocio para los próximos dos años incorporando el impacto estimado del COVID-19 en cada una de sus áreas de actividad y asumiendo un escenario de recuperación paulatina de los niveles de actividad en el segundo semestre de 2021, una vez que el proceso de vacunación haya avanzado positivamente generando inmunidad de grupo y permitiendo un repunte de la economía. En dicho escenario, aunque no se asume ningún cobro de dividendos en el negocio de Aeropuertos, se asume una cierta recuperación de los dividendos de los proyectos de Autopistas a partir del segundo semestre de 2021 y en 2022. En el negocio de construcción no se consideran impactos relevantes provocados por el COVID-19 y respecto a los procesos de desinversión abiertos se supone que se firman a lo largo del ejercicio 2021 y se materializan en caja entre 2021 y 2022. Este escenario base no tendría un impacto relevante sobre la situación de liquidez actual de la sociedad.

Adicionalmente, sobre dicho escenario base se ha desarrollado un escenario estrés, incluyendo una serie de hipótesis sobre la evolución de la caja de la compañía en 2021 y 2022 ante un escenario de no recuperación de los efectos de la pandemia. Los impactos considerados en este escenario estrés son los siguientes:

- a. Asunción de no recepción de dividendos en 2021 y 2022 procedentes de proyectos de infraestructuras.
- b. Empeoramiento de las proyecciones de caja en el negocio de Construcción.
- c. Retraso de los procesos de venta actualmente en curso hasta después de 2022.
- d. Necesidades puntuales de recapitalización en determinados proyectos, por incumplimiento de los contratos de financiación (rotura de covenants).

La conclusión de dicho análisis es que, a pesar de que ese escenario estrés sí implicaría un deterioro muy significativo de la posición de caja de la compañía, se seguiría manteniendo una posición de caja suficiente para hacer frente a los compromisos asumidos. Por ello se concluye que, teniendo en cuenta la información disponible a la fecha de formulación de estas cuentas anuales, la situación financiera de Ferrovial, y la diversidad de cartera de activos que mantiene el Grupo y que podrían ser objeto de operaciones de desinversión o refinanciación, junto con las medidas llevadas a cabo para compensar los efectos de la pandemia sobre sus actividades, los recursos financieros de Ferrovial son suficientes para garantizar la capacidad del Grupo para continuar aplicando el principio de empresa en funcionamiento durante los años 2021 y 2022, sin que existan incertidumbres significativas que puedan poner en duda esta conclusión.

1.2.3 Impacto en el deterioro de activos

Como se ha comentado anteriormente, las principales incertidumbres provocadas por el COVID-19 se centran en los proyectos de infraestructuras (autopistas y aeropuertos), debido a la drástica reducción del tráfico en las autopistas por las restricciones impuestas a la movilidad y del número de pasajeros en los aeropuertos.

La evolución futura de estos activos está sujeta a una serie de incertidumbres, como cuál puede ser el impacto de la congelación de la economía en los tráfico, el fomento del uso del teletrabajo y del comercio electrónico (en este caso el impacto es positivo por el incremento en el tráfico de vehículos pesados y comerciales por actividades de distribución/logística) o las medidas de distanciamiento social, que van a cambiar, al menos temporalmente, los hábitos de movimiento de los ciudadanos.

Esta situación y las incertidumbres sobre su evolución futura suponen un indicio relevante a efectos de analizar la posible existencia de deterioro en los activos vinculados a dichas actividades. En este sentido, se ha realizado un test de deterioro de los principales activos de autopistas y aeropuertos, así como de los fondos de comercio reconocidos en el balance que corresponden a las inversiones en Webber, Budimex y Transchile.

Respecto al impacto a corto y medio plazo del COVID-19 en los principales activos de autopistas, en la medida que se consiga inmunidad de grupo durante el año 2021 y una reactivación económica posterior, esperamos que se produzca una recuperación más rápida de los tráficos.

En el caso de los aeropuertos, debido a la incertidumbre que ha generado el COVID-19 en el sector, se ha utilizado un escenario base donde la recuperación de los niveles de tráfico se espera que sea más lenta que en las autopistas. Los niveles de tráfico de 2019 de AGS no se esperan recuperar antes de 2025 y los de HAH no se recuperan a lo largo del H7, que finaliza en 2026. Existe una elevada incertidumbre debido al impacto en los tráficos de decisiones gubernamentales o internacionales que restringe o imposibilitan el flujo de pasajeros por lo que cualquier estimación tendrá que ser revisada de forma periódica.

Respecto a las tasas de descuento utilizadas para realizar los test de deterioro, la compañía ha analizado la evolución de los principales parámetros de mercado y ha decidido incrementar la tasa de descuento entre 25 y 50 puntos básicos respecto a los niveles pre-COVID. A pesar de la reducción de la tasa libre de riesgo en los principales mercados en los que opera Ferrovial, el reciente aumento de la percepción del riesgo y de la rentabilidad esperada por los inversores provocado por la pandemia justifica dicho incremento en el coste de capital. Es importante señalar que la compañía utiliza parámetros conservadores en el caso de la tasa libre de riesgo, mediante la normalización de ésta (las tasas libres de riesgo normalizadas son entre 100 y 200 puntos básicos superiores al spot).

Tal y como se describe en más detalle en la Nota 3.1.2. para los fondos de comercio y en la Nota 3.3 relativa a participaciones en puesta en equivalencia, del ejercicio realizado se ha concluido que, con la información disponible a la fecha, no se prevé la existencia de deterioro en los activos analizados.

Por último, respecto al negocio de Servicios, dado que dichos activos continúan clasificados como actividades discontinuadas, se ha realizado una actualización del valor razonable

1.2.4 Impacto en riesgos financieros

Covenants

Los covenants más relevantes existentes en los contratos de financiación del Grupo son aquellos que pueden suponer un “default” (incumplimiento) de la deuda, y se engloban en las áreas de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos).

Autopistas

En los contratos de financiación de los principales proyectos de autopistas no existen ratios de “default” financiero que puedan conllevar la amortización anticipada de la deuda. Únicamente existe el denominado ratio “lock-up” de bloqueo de dividendos, que sí puede impedir las distribuciones de dividendos por parte de las autopistas.

La decisión de la 407 ETR de no pagar el dividendo del segundo y cuarto trimestres se explica como una medida de prudencia ante la incertidumbre, más que a un impedimento contractual.

Aeropuertos:

En Julio 2020 se recibió la aprobación de los acreedores de Heathrow Finance PLC (con más de un 95% de apoyo) de un “waiver” (dispensa) para el covenant de ICR (Interest Cover Ratio: Flujo de las operaciones dividido entre los intereses, superior a 1x) para el año 2020 y una modificación del covenant RAR (Regulatory Asset Ratio: Deuda Neta dividida entre el RAB o base de activos regulada inferior a 92,5%), aumentando el límite del 92,5% actual al 95% en 2020 y al 93,5% en 2021, de forma que no se esperan incumplimientos en junio de 2021 bajo el escenario de tráfico actual.

El mencionado “waiver” establece una serie de condiciones para el pago de dividendos y un mínimo de liquidez de 200 millones de libras temporalmente. Además, Heathrow concede a sus bonistas una subida de la rentabilidad de hasta un 0,75% adicional, un 0,25% concedido desde el día en que el “waiver” es efectivo, y dos tramos adicionales de 0,25% si el RAR se encuentre por encima del 92,5%, y el restante si el rating de cualquier bono cae por debajo de Ba3 o BB-.

En AGS, se preveía incumplir los ratios de Deuda Financiera Neta / EBITDA < 9,5x, y el Ratio de Cobertura al Servicio de la Deuda (RCS) >1,1x en 2020. El día 15 de junio se obtuvo un “waiver” para dichos covenants financieros de junio y diciembre 2020. El “waiver” de diciembre estaba sujeto a un test de liquidez realizable el 30 de noviembre de 2020 y que finalmente se ha cumplido.

Deuda corporativa:

La deuda corporativa se compone principalmente de los siguientes instrumentos de deuda: bonos corporativos, pagarés (Euro Commercial Paper - ECP) y líneas de liquidez corporativa. Ninguno de estos instrumentos incluye ratios de default financiero, por lo que no existe un riesgo de incumplimiento de este tipo de obligaciones.

Valoración de derivados

La pandemia del coronavirus y sus consecuencias económicas han provocado movimientos importantes en los mercados financieros que tienen un impacto directo en la valoración de la cartera de derivados del grupo Ferrovial. Cabe destacar la caída de los tipos de interés en determinadas monedas y el aumento del riesgo de crédito generalizado.

Tipos de interés

En algunas regiones la pandemia ha obligado a los Bancos Centrales a llevar a cabo bajadas de tipos de interés de emergencia y a adoptar medidas de liquidez extraordinarias que han provocado caídas generalizadas de los tipos de interés.

Estas caídas de tipos de interés en libra esterlina, euro y dólar estadounidense han tenido un impacto directo en la valoración de los Interest Rate Swaps (IRS) de Ferrovial en el período enero-diciembre 2020 (-28 millones de libras (ex- Heathrow), -14 millones de euros y -6 millones de dólares americanos, con contrapartida en reservas). En el caso de Heathrow, se ha registrado un impacto de -15 millones de euros en el resultado neto atribuible a Ferrovial por este concepto en el ejercicio 2020.

Riesgo de Crédito

El aumento del riesgo de crédito derivado de las consecuencias de la pandemia en la economía ha provocado un fuerte ensanchamiento de los spreads de crédito y de los Credit Default Swaps (CDS), así como un deterioro en la calidad crediticia de algunos proyectos y contrapartidas. Este efecto tiene un impacto directo en el cómputo de los ajustes por riesgo de crédito de los derivados.

En general, el incremento del riesgo de crédito tiene un efecto positivo en los derivados de pasivo (valoración negativa) y negativo en los derivados de Activo (valoración positiva). En concreto, ha supuesto un impacto entre enero y diciembre de 2020 de +11 millones de euros en los IRS en euros y de -1,4 millones de euros en el derivado de inflación de Autema. Estos impactos han sido registrados en reservas y en cuenta de resultados, en función del tratamiento contable de cada derivado.

Este aumento del riesgo de crédito podría ser una fuente de ineffectividad en la contabilidad de coberturas, si bien, tras las pruebas realizadas hasta la fecha, no ha supuesto una pérdida de efectividad significativa en ninguno de los derivados del grupo Ferrovial, excepto en los cross currency swaps (CCS) de Heathrow, que han tenido un impacto de -15 millones de euros netos en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial a diciembre de 2020, de los cuales -4 millones de euros corresponden a los generados por el impacto del CVA.

Inflación UK (RPI)

Si bien la inflación prevista en Reino Unido (RPI) se encuentra en niveles ligeramente inferiores a los de inicios de la pandemia, lo que beneficia a la cartera de Index Link Swaps (ILSs) de Heathrow cuyos pagos están ligados a la inflación esperada, la fuerte caída de los tipos de interés nominales en GBP ha provocado un impacto negativo mayor, debido al efecto negativo de los factores de descuento y el cobro de tipo de interés variable (LIBOR) en parte de su cartera (-16 millones de euros netos al porcentaje de participación de Ferrovial, con impacto en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias).

Deterioro de activos financieros

El procedimiento establecido por el Grupo para el deterioro de cuentas a cobrar está basado en el modelo de pérdidas esperadas de la NIIF 9. Con periodicidad anual, el Grupo revisa el rating de los clientes (o entidades concedentes para los activos financieros bajo CINIF 12), y calcula un porcentaje que refleja la probabilidad de que ocurra un incumplimiento de las obligaciones de pago y el porcentaje de pérdida que supondría el mismo. La realización de este ejercicio de revisión crediticia ha supuesto el reconocimiento de pérdidas por importe de 9 millones de euros, principalmente asociadas al proyecto de aeropuertos AGS (ver nota 3.6.1).

1.3. POLÍTICAS CONTABLES

1.3.1. Nuevas normas contables

1.3.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2020

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019, excepto por la adopción de las modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 por la Reforma al tipo de interés de referencia; dichas modificaciones entraron en vigor en la Unión Europea el 1 de enero de 2020, y consecuentemente, se han aplicado por primera vez en este ejercicio.

La reforma del tipo de interés de referencia tiene por objeto la sustitución de los índices utilizados como referencia del interés promedio al que un determinado número de entidades financieras se concederían financiación interbancaria no garantizada en diferentes plazos y divisas, como el EURIBOR o el LIBOR.

Las modificaciones introducidas por la norma proporcionan una serie de exenciones que aplican a todas las relaciones de cobertura que están directamente afectadas por la reforma de los tipos de interés de referencia. Una relación de cobertura está afectada si dicha reforma da lugar a una incertidumbre sobre el momento y/o importe de los flujos de caja referenciados al tipo de interés del elemento cubierto o del instrumento de cobertura.

El grupo ha aplicado estas exenciones que prevé la norma a las relaciones de cobertura existentes a 1 de enero 2020 y a las que han sido designadas con posterioridad a dicha fecha y que están impactadas por la reforma de las tasas de referencia. Esta modificación de la NIIF 9 se aplicará hasta que la incertidumbre respecto al calendario o al importe de los flujos de efectivo de la partida cubierta o del instrumento de cobertura finalice o se discontinúe la relación de cobertura.

Los instrumentos de cobertura dentro del alcance de la modificación de las tasas de interés por tipología de cobertura son los siguientes:

Benchmark		Notional (MEUR)	Notional (M Local Currency)
Euribor		1.741,04	1.741,04
	IRS	1.741,04	1.741,04
Libor GBP		2.130,12	1.931,21
	IRS	646,81	579,24
	CCS	1.483,31	1.351,97
Libor USD		399,73	456,79
	IRS	149,73	183,04
	CCS	250,00	273,75

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2020:

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que no son de obligado cumplimiento a 31 de diciembre de 2020 son las siguientes:

Norma, interpretación o modificación	Fecha de publicación diario oficial UE	Fecha de aplicación en la UE	Fecha de aplicación del IASB
Modificación a la NIIF 4 Contratos de seguro – diferimiento de la NIIF 9	16 diciembre 2020	1 enero 2021	1 enero 2021
NIIF 17 – Contratos de seguro	Pendiente	Pendiente	1 enero 2023
Modificación a la NIC 1 Presentación de estados financieros: clasificación de pasivos financieros como corrientes o no corrientes	Pendiente	Pendiente	1 enero 2023
Modificaciones a: NIIF 3 Combinaciones de negocios NIC 16 Propiedad planta y equipo NIC 37 Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes Mejoras anuales 2018 – 2020	Pendiente	Pendiente	1 enero 2022
Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16: Reforma al tipo de interés de referencia – fase 2	Pendiente	Pendiente	1 enero 2021

Aunque el Grupo está actualmente analizando su impacto, en función de los análisis realizados hasta la fecha, se estima que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre sus cuentas anuales consolidadas, excepto por las modificaciones emitidas a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16: Reforma al tipo de interés de referencia – fase 2.

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2020 y 2019, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

A este respecto, con el objeto de determinar la existencia en cada entidad del Grupo de control sobre la misma, control conjunto o una influencia significativa, se revisa la coherencia entre la participación accionarial y el control político de la sociedad en virtud de los estatutos y acuerdos entre accionistas.

En el caso de negocios con sociedades en los que se determine la existencia de control conjunto, el criterio general de consolidación es el de puesta en equivalencia.

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

En todos los casos se ha concluido que dichos proyectos se deben de consolidar por puesta en equivalencia porque Ferrovial no tiene el derecho a nombrar a la mayoría del Consejo de Administración de las compañías, las decisiones en dichos Consejos requieren en todos los casos, incluida la del nombramiento de los principales ejecutivos, mayoría simple o cualificada, y en el caso de situación de bloqueo de una decisión, Ferrovial no tiene capacidad por sí sólo de desbloqueo. Dentro de este caso cabe destacar las participaciones en las sociedades titulares de los siguientes proyectos de Autopistas (se indica entre paréntesis el % de participación mantenido en los mismos): I-66 (50%), 407ETR (43,23%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y Osars (50%).

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

Se considera que en estos supuestos de operaciones conjuntas existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 29, -126 y 1.074 millones de euros (182, -133 y 963 millones de euros en 2019). Destacan por su importancia relativa (ventas superiores al 0,5% de las ventas consolidadas) las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO	ACTIVIDAD	% PARTICIP	VENTAS (M€)
Northern Line / Thames Tideway Tunnel	Diseño y construcción del túnel Thames Tideway y extensión Northern Line del metro de Londres	50 %	199
HS2 Enabling Works	Trabajos previos de adecuación y acondicionamiento de línea de alta velocidad HS2 en Reino Unido	37 %	116
Autopista Bucaramanga (Ruta del Cacao)	Ingeniería, procura y construcción del proyecto denominado Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó	70 %	59
Tokamak Iter	Construcción del reactor Tokamac localizado en Cadarache (Francia)	30 %	34
HS2 Main works	Trabajos en la HS2 con 80 km entre Chilterns y Warwickshire, incluyendo 15 viaductos, 5 km de túneles verdes, 22 km de desvíos de carreteras, 67 puentes y 30 millones de metros cúbicos de excavación	15 %	30
TOTAL			438

Se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene influencia significativa o control conjunto en aquellos casos en los que no se cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. El detalle de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se presenta en la nota 3.5. y en el Anexo II.

También se consolidan por puesta en equivalencia determinadas sociedades en las que se tiene una posición en el accionariado inferior al 20% (directamente o indirectamente), siempre y cuando Ferrovial pueda nombrar a algún miembro dentro del Consejo de Administración de las mismas.

Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativas a obras de construcción realizadas por la división de Construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas en el proceso de consolidación, ya que se considera que el Grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora, recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de Grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIF 12.

El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de -22 millones de euros después de impuestos y minoritarios (-127 millones de euros en 2019). El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación, en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la nota 6.8 sobre operaciones con entidades vinculadas.

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

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

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

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

1.3.3.1. Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles

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

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

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

1.3.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de estos proyectos en el ámbito de la CINIF 12 (fundamentalmente autopistas), cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo o en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público.

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

Activos con Modelo Intangible CINIF 12

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

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

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

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

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

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

Para la parte proporcional de la mejora o ampliación de capacidad que sí se prevea recuperar mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional. Respecto a estos contratos, las principales hipótesis se corresponden con las estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas Modelo Intangible:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
NTE Mobility Partners, LLC	USA	Explotación	2014	2061	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	USA	Explotación	2018	2061	Global
LBJ Infr. Group LLC	USA	Explotación	2014	2061	Global
I-66 Mobility Partners LLC	USA	Construcción	2016	2066	PEE
I-77 Mobility Partners LLC	USA	Explotación	2019	2069	Global
Euroscut Azores	Portugal	Explotación	2011	2036	Global
Eurolink Motorway Operations (M4-M6)	Irlanda	Explotación	2005	2033	PEE
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	España	Explotación	1989	2036	Global

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

Activos con Modelo Cuentas a Cobrar CINIIF 12

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

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

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

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

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 14 y 113 millones de euros respectivamente. Esta reducción viene motivada por la no admisión a trámite del recurso de casación del litigio que mantenía Autema (Autopista Terrasa Manresa, S.A.) con la Generalidad de Cataluña en relación al régimen concesional de este proyecto. Como consecuencia de dicha inadmisión, el proyecto pasa a registrarse bajo el modelo de activo intangible desde enero de 2020 por lo que no aplica el registro de remuneración financiera (ver Nota 2.1 y 6.5.1). Adicionalmente, los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 22 millones de euros en 2020 y 26 millones de euros en 2019.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas existentes a las que se aplica el método de cuenta a cobrar, así como su duración, estado y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas que aplican el Modelo Cuenta a Cobrar

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Auto-Estradas Norte Litoral	Portugal	Explotación	2006	2031	PEE
Autoestrada do Algarve, S.A.	Portugal	Explotación	2004	2030	PEE
Eurolink M3	Irlanda	Explotación	2010	2052	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	Explotación	2015	2042	PEE
407 East Extension	Canadá	Explotación	2016	2045	PEE
Scot Roads Partnership Project Limited (**)	Reino Unido	Explotación	2017	2047	PEE
Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba)	Australia	Explotación	2019	2043	PEE
Blackbird Infrastructure Group (407 East Phase 2)	Canadá	Explotación	2019	2047	PEE
Ruta del Cacao S.A.S	Colombia	Construcción	2015	2040	PEE
Zero Bypass Ltd.	Slovakia	Construcción	2016	2050	PEE
Netflow OSARs Western	Australia	Construcción	2017	2040	PEE
Riverlinx, Ltd.	Reino Unido	Construcción	2019	2050	PEE

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

(**) Participada en un 20% a través de Cintra y un 20% a través de Arney

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo Cuenta a Cobrar

El resto de contratos a los que se aplica el Modelo Cuenta a Cobrar se encuentran en la división de Construcción. Detallamos a continuación los más significativos:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	Explotación	2008	2038	Global
Conc. Prisiones Figueras S.A.U.	España	Explotación	2011	2040	Global
Depusa Aragón, S.A.	España	Construcción	2017	2037	Global
Aparcamiento Wrocław Budimex	Polonia	Explotación	2012	2042	Global
Urbica Ciudad de la Justicia	España	Explotación	2008	2039	PEE
Concesionaria Vía Olmedo Pedralba	España	Explotación	2013	2041	PEE
FBSerwis SA - IM009 DDS	Polonia	Explotación	2016	2021	Global

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

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

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

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

Medición del valor razonable

En la valoración de derivados, se considera el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas de flujos de caja eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas. El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento, tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. En la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles según los datos de entrada de las técnicas de valoración utilizadas:

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

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

Instrumentos financieros

Deterioro de activos financieros

La NIIF9 se basa en un modelo de pérdidas esperadas según el que la provisión por pérdidas se calcula en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos financieros en función del incremento significativo del riesgo.

Este modelo aplica a todos los activos financieros, incluidos los comerciales y activos de contratos bajo la NIIF 15, no comerciales y cuentas a cobrar bajo el modelo de CNIIF 12. Para su cálculo, el Grupo ha desarrollado una metodología por la que se aplica a los saldos de los activos financieros unos porcentajes que reflejen las pérdidas crediticias esperadas en función del perfil crediticio de la contrapartida (el cliente, para el caso de los clientes y otras cuentas a cobrar y la entidad concedente, para los activos financieros bajo CNIIF 12). Dichos porcentajes reflejan la probabilidad de que ocurra un incumplimiento de las obligaciones de pago y el porcentaje de pérdida, que, una vez producido el impago, resultaría finalmente incobrable.

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

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

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

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

Clasificación y valoración de activos financieros.

Según la NIIF9 el método de clasificación y valoración se determina en base a dos conceptos, las características de los flujos de efectivo contractuales del activo financiero y el modelo de negocio de la entidad para gestionarlo. Esto determina tres posibles métodos de valoración: coste amortizado, valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio), y valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Los activos financieros del grupo son principalmente activos que se mantienen hasta el vencimiento y donde los flujos de efectivo son solamente pago de principal e intereses, por lo tanto, según estas características, los activos financieros están valorados a coste amortizado. Únicamente destacar que para los instrumentos de patrimonio que se valorarán por defecto a su valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, existe la opción en el momento inicial de presentar sus variaciones de valor razonable en otro resultado integral. Esta decisión es irrevocable y se toma por cada activo de forma individual.

Contabilidad de coberturas. NIIF9 trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos, teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios.

Otros instrumentos de patrimonio

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

Subvenciones de capital no reintegrables

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

Acreeedores Comerciales

Se clasifican dentro de la partida de acreedores comerciales los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming con entidades financieras.

Dichos saldos se clasifican como acreedores comerciales y los pagos relativos a los mismos como flujos de operaciones, ya que el pago se realiza a las entidades financieras en las mismas condiciones acordadas con el proveedor, sin que la sociedad que ostenta la obligación de pago al mismo acuerde con las entidades financieras una extensión sobre los vencimientos acordados con el proveedor y no existen garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

1.3.3.4 Reconocimiento de ingresos

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

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

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

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

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

A este respecto, el método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se trasfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method"), que se aplica siempre y cuando a través del contrato y durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados.

En contratos de bienes y servicios diferentes, altamente interrelacionados, para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con actividad de construcción, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados o "unidad valorada de obra" ("Surveys of performance" dentro de los "output method") por el cual el ingreso reconocido corresponde a las unidades de trabajo ejecutadas en función del precio asignado a las mismas. Conforme a dicho método, periódicamente se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada uno de los trabajos, registrando como ingreso la producción correspondiente. Los costes de ejecución de las obras o proyectos de servicios se reconocen contablemente en función de su devengo, registrando como gasto lo realmente incurrido en la ejecución de las unidades realizadas, así como aquellos previstos en el futuro que deban ser imputados a las unidades de obra ejecutadas a la fecha (ver nota 1.3.3.4. v) relativa a provisiones por gastos diferidos).

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

Sólo en aquellos contratos que no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y donde no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos (input method) denominado "grado de avance sobre costes". Conforme a este método, la entidad reconocerá ingresos basados en el avance de los costes respecto al total de los costes previstos para terminar los trabajos, teniendo en cuenta los márgenes esperados de todo el proyecto según el último presupuesto actualizado. Este método conlleva medir la proporción de los costes incurridos por el trabajo terminado hasta la fecha respecto al total de los costes previstos, y reconocer ingresos de forma proporcional al total de ingresos esperados. Como se ha indicado anteriormente, este método sólo se aplica en aquellos contratos complejos de construcción o servicios a precio fijo ("lump sum"), en los que no es posible desglosar el precio y la medición de las unidades a producir.

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

En el caso de los contratos de concesión en los que Ferrovial, además de operar, realiza la construcción de la autopista, por ejemplo, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento del compromiso de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión y en caso de reclamación o retraso es la que asume las obligaciones contractuales.

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

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

El criterio seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de "contraprestación variable", registrando aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se vaya a producir una reversión significativa. Los costes asociados a estas unidades ejecutadas o servicios se reconocerán en el momento en que se produzcan, independientemente de que haya sido aprobada o no la modificación.

Una **reclamación** es una solicitud de pago o compensación al cliente (por ejemplo, supuestos de compensación, reembolso de costes, revisión de inflación legalmente obligatoria) sujeta a un procedimiento de solicitud directamente al cliente. El criterio seguido por el Grupo respecto a las reclamaciones es aplicar el mencionado anteriormente para el caso de modificaciones, cuando dichas reclamaciones no estén amparadas en el contrato, o de contraprestación variable, cuando las mismas estén amparadas en el contrato pero sea necesaria su cuantificación.

Una **disputa** es el resultado de una inconformidad o rechazo tras una reclamación al cliente bajo el amparo del contrato, cuya resolución está pendiente de procedimiento directamente con el cliente o de un procedimiento judicial o arbitral. Conforme a los criterios seguidos por el Grupo, los ingresos relacionados con disputas en la que se cuestione la exigibilidad de la cantidad reclamada no se reconocerán, y los ingresos reconocidos anteriormente se cancelarán, ya que la disputa demuestra la ausencia de aprobación por el cliente del trabajo terminado.

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

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

iii) Determinación del precio de la transacción

El objetivo de la entidad a la hora de asignar el precio de la transacción es la asignación de un precio a cada obligación de desempeño (o bien/servicio diferenciado) por un importe que represente la contraprestación a la que la entidad espera tener derecho a cambio de la transferencia de bienes o servicios comprometidos con el cliente.

Para cumplir el objetivo de asignación, se asigna el precio de transacción de cada obligación de desempeño identificada en el contrato, como precio de venta aislado en términos relativos.

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

Contraprestación variable

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

Componente financiero

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

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

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

iv) Saldos de balance relativos al reconocimiento de ingresos

Obra ejecutada pendiente de certificar/ obra certificada por anticipado

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

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

Costes de licitación y costes de movilización

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

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

Los costes que se hayan soportado con independencia de la obtención del contrato se reconocen como gasto, excepto que sean explícitamente recuperables del cliente en cualquier caso (se obtenga o no el contrato). Se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo.

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

v) Provisiones relacionadas con contratos con clientes

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

- Provisiones por gastos diferidos. Cubren los gastos que se prevé que se produzcan a la finalización de un contrato, tales como la retirada de maquinaria de construcción o gastos de desmantelamiento, así como las estimaciones de las reparaciones a realizar en periodo de garantía. Estas provisiones están relacionadas con una obligación existente, indicada en el contrato, basada en que, probablemente, la empresa aplicará recursos al cumplimiento de la obligación cuyo importe puede ser estimado de forma fiable. Las provisiones se constituyen sobre la base de las mejores estimaciones posibles de gastos totales. Pueden determinarse como porcentaje del total de los ingresos esperados del contrato si existe información histórica de contratos similares.

Respecto a las obligaciones de garantía incluidas en este tipo de provisiones, no se tratarán como una obligación de desempeño separada, salvo que el cliente tenga la opción de contratar la misma de forma separada, por lo que se registrará conforme a lo indicado en la NIC 37 sobre provisiones.

- Provisiones por pérdidas presupuestadas. Estas provisiones se reconocen tan pronto como sea evidente que los gastos totales previstos a incurrir en un contrato exceden los ingresos previstos totales del mismo. A efectos de determinar, en su caso, la cuantía de la provisión, se aplica el criterio establecido en párrafo 14 (b) de la NIC 37. De esta forma se incluyen dentro de la estimación del presupuesto total del contrato aquellos ingresos previstos que se consideran probables.

Este criterio es distinto al establecido por la NIIF 15 comentado anteriormente en la Nota 1.2.3.4 “Reconocimiento de Ingresos”, en base al cual dichos ingresos sólo se reconocen cuando se consideran altamente probables.

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

vii) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Construcción

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

Como se ha comentado anteriormente, el método elegido por el Grupo como preferente es el de “unidad valorada de obra” dentro del método de producto (“output method”), que se aplica siempre y cuando durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos realizados y exista una asignación de precios a cada unidad de obra.

Sólo en aquellos contratos donde no se puede determinar el precio unitario a las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos utilizados (“input method”) denominado “grado de avance sobre costes”.

Actividad de Servicios

En el caso de la actividad de servicios no existe una única tipología de contrato debido a la gran diversidad de servicios prestados. En general, los contratos incluyen diversas tareas y precios unitarios donde los ingresos son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed”), esto es, cuando el cliente recibe y consume de forma simultánea los beneficios aportados por el desempeño del servicio a medida que se produce. Esto sucede, por ejemplo, para los servicios recurrentes o rutinarios como la gestión de instalaciones, limpieza de las calles o servicios de recogida de basuras.

En determinados contratos se incluyen distintos tipos de actividades sujetos a tablas de tarifas fijas unitarias para la prestación de los servicios que se entregan y que forman parte del contrato completo. En los mismos el cliente solicita cada servicio mediante órdenes de trabajo, que se consideran una obligación de desempeño independiente, y dependiendo de los requisitos específicos establecidos en dicho contrato para su aprobación se realizará el reconocimiento de ingresos asociado.

En el caso de los contratos a largo plazo complejos que incluyen la prestación de varios servicios que suponen distintas obligaciones de desempeño (construcción, mantenimiento, operación, etc.), cuyo pago se realiza de forma periódica y en los que el precio correspondiente a las mencionadas obligaciones se indica en el contrato o puede ser determinado, el reconocimiento de ingresos se realiza para los servicios recurrentes siguiendo el método de tiempo transcurrido y siguiendo el criterio de grado de avance para aquellas obligaciones de desempeño de mayor complejidad en las que no es posible la asignación de precios a cada una de las unidades ejecutadas.

Por último, mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la Nota 1.2.3.2.

Actividad de Autopistas

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

Para el caso de los contratos que se clasifican como activo intangible, el cliente es el usuario de la infraestructura, por lo tanto, cada uso que se realiza por los mismos se considera una obligación de desempeño, registrándose el ingreso en un momento determinado en el tiempo (“at a point in time”). Para los contratos registrados bajo el modelo financiero, donde el cliente es la Administración, el reconocimiento de ingresos depende de los distintos servicios prestados (como por ejemplo la operación o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado. En los casos en los que algún precio de venta aislado no es directamente observable, se estima en base a la mejor estimación posible, aplicando el margen esperado para esa actividad.

Actividad de Aeropuertos

Por lo general, se trata de servicios a corto plazo prestados al cliente (líneas aéreas o usuarios del aeropuerto) en los que se reconocerán ingresos regulados en un momento determinado. Mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la Nota 1.3.3.2.

Actividad de Inmobiliaria

Consiste fundamentalmente en ingresos asociados a la venta de pisos, locales comerciales o garajes, que se reconocen cuando el comprador recibe el derecho legal y toma posesión física del activo. Cada unidad (piso, local, etc.) se considerará una obligación de desempeño separada y se reconocerá con la transferencia legal y económica del activo al comprador.

Actividad de Distribución de Energía

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

1.3.3.5 Activos no corrientes mantenidos para la venta

Los activos no corrientes se clasifican como activos mantenidos para la venta si se considera que su importe en libros se recuperará a través de una operación de venta en vez de a través del uso continuado.

Esta condición se considera cumplida únicamente cuando la venta es altamente probable, y está disponible para su venta inmediata en su condición actual, y previsiblemente se completará en el plazo de un año desde la fecha de clasificación, pudiéndose alargar el periodo si el retraso viene causado por hechos y circunstancias fuera del control de la sociedad y hay evidencias suficientes del compromiso con el plan de venta. El total de dichos activos se presenta registrado en una única línea, y valorado al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorado por los costes necesarios para su enajenación, y no están sujetos a amortización desde el momento de su clasificación como mantenidos para la venta. El resultado aportado por dichos activos al resultado consolidado del Grupo se registra en la cuenta de resultados en función de su naturaleza.

Una entidad que esté comprometida en un plan de venta, que implique la pérdida de control de una subsidiaria, clasificará todos los activos y pasivos de esa subsidiaria como mantenidos para la venta cuando se cumplan los criterios establecidos en el párrafo anterior, independientemente de que la entidad retenga después de la venta una participación no controladora en su anterior subsidiaria.

1.3.3.6 Operaciones discontinuadas

Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenidas para la venta y representan un segmento completo para el Grupo consolidado, o forman parte de un plan único o es una filial adquirida exclusivamente con vistas a su reventa. El resultado generado por las actividades discontinuadas, tanto para el ejercicio actual como para aquellos que se presenten junto con este, se presenta en una línea específica en la cuenta de resultados neto de impuestos, comprendiendo el total de los siguientes importes:

- Resultado después de impuestos de las actividades y/o operaciones discontinuadas.
- Resultado después de impuestos reconocido por la medición a valor razonable menos costos de venta, o por la desinversión.

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2020 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- i. Las estimaciones que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento de ingresos en contratos con clientes (ver Nota 1.3.3.4) donde destacan las relacionadas con:
 - determinar si existen derechos exigibles para reconocer ingresos;
 - determinar si una modificación de contrato ha sido aprobada;
 - establecer si se cumplen los criterios para reconocer un ingreso bajo contraprestación variable;
 - reconocimiento de ingresos en relación a una modificación, reclamación o a una disputa;
 - establecer si hay una obligación de desempeño o varias, así como el precio asignable a cada una de ellas;
 - definir para cada obligación de desempeño el método aplicable para reconocer los ingresos en función del tiempo, teniendo en cuenta que conforme a la política contable establecida por la compañía el método preferido es el método de examen de trabajo ejecutado “output method” (relación valorada, o la basada en el tiempo transcurrido “time elapsed”), siendo el método de grado de avance en costes “input method” aplicado en aquellos casos en los que los servicios prestados no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y en los que no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar.
 - para el caso de contratos registrados bajo el criterio de examen del trabajo ejecutado, la medición de las unidades realizadas y el precio asignable a las mismas;
 - para el caso de los contratos registrados según el método de grado de avance en costes “input method”, definir grado de avance en costes y margen previsto del contrato;
 - Determinar capitalización de los costes de licitación y los costes de movilización;
 - Evaluación sobre si se actúa como principal o agente;
 - Estimaciones relacionadas con el cálculo de la provisión por pérdidas esperadas y gastos diferidos.

- ii. El juicio sobre el cumplimiento de las condiciones para clasificar los activos y pasivos de la división de Servicios como operaciones discontinuadas según la NIIF 5, y la estimación del valor razonable de dichos activos (ver nota 1.1.3).
- iii. Estimaciones realizadas a efectos de determinar el principio de Empresa en Funcionamiento (ver nota 1.2)
- iv. Estimaciones realizadas en el ejercicio respecto al impacto del Covid 19 (ver nota 1.2)
- v. Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales (ver Notas 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).
- vi. Registro contable del bono híbrido garantizado subordinado (ver Nota 5.1.2. instrumentos de patrimonio)
- vii. Las estimaciones para la selección del criterio de consolidación a aplicar en relación a la pérdida de control (ver Nota 1.2.2 criterios de consolidación).
- viii. Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos vinculados con los mismos para determinar la existencia de relaciones de coberturas (ver Nota 5.5 de derivados financieros a valor razonable).
- ix. La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos, especialmente en el ejercicio 2020 en relación a los activos del negocio de Aeropuertos (ver Notas 2.1 Impacto COVID, 3.1 de Fondo de Comercio, 3.6. Activos financieros no Corrientes y 3.5 de Inversiones en Asociadas).
- x. Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre activación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (ver Nota 2.8 de situación fiscal).
- xi. Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración de información financiera de las mismas conforme a la CINIIF 12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones)
- xii. Estimación del impacto del cambio del modelo concesional de cuenta a cobrar a activo intangible en el proyecto de Autema.
- xiii. Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver Nota 6.2 de déficit de pensiones).
- xiv. La valoración de los planes de entrega de acciones (ver Nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).
- xv. Estimación para la determinación del plazo de los contratos de arrendamiento cuando existen opciones de cancelación o ampliación; la valoración de si es razonablemente cierto el ejercicio de dichas opciones que afectan al valor del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento (ver Nota 1.2.1.a).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2020 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

1.3.5. Desgloses

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

1.4. TIPO DE CAMBIO

Como se ha comentado anteriormente, Ferrovial tiene negocios fuera de la zona euro a través de diferentes filiales.

Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el Grupo consolidado son los siguientes:

Partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2020 y diciembre de 2019 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio de cierre	2020	2019	Variación 20/19 (*)
Libra esterlina	0,8956	0,8467	5,78 %
Dólar americano	1,2225	1,1229	8,87 %
Dólar canadiense	1,5609	1,4573	7,11 %
Dólar australiano	1,5888	1,5986	-0,61 %
Zloty Polaco	4,5678	4,2565	7,31 %
Peso Chileno	868,6600	845,1700	2,78 %

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

Partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2020 y diciembre de 2019 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio medio	2020	2019	Variación 20/19 (*)
Libra esterlina	0,8887	0,8745	1,62 %
Dólar americano	1,1465	1,1183	2,51 %
Dólar canadiense	1,5377	1,4800	3,90 %
Dólar australiano	1,6593	1,6077	3,21 %
Zloty Polaco	4,4673	4,2960	3,99 %
Peso Chileno	906,6242	796,8192	13,78 %

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

Como se puede comprobar en las anteriores tablas, durante el ejercicio 2020 las principales monedas en las que opera Ferrovial se han depreciado respecto al euro.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de -187 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

En la Nota 5.4 se explica la gestión del riesgo de tipo de cambio.

Adicionalmente, se detalla el impacto por tipo de cambio en aquellas notas en las que éste es relevante.

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

En el anexo III se presentan los estados de situación financiera y la cuenta de resultados por segmento de negocio, tanto para el ejercicio 2020 como para el comparativo.

Adicionalmente, se incluye el desglose por segmentos en aquellos apartados en los que esta información sea relevante o sea requerida por la normativa contable.

SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO

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

El resultado neto del ejercicio es -410 millones de euros, se ha visto afectado por la pandemia de COVID-19, especialmente en el negocio de aeropuertos, ya que del total de pérdidas en el ejercicio, -410 millones de euros, el negocio de Aeropuertos aporta un total de -466 millones, correspondiendo -396 millones al aeropuerto de Heathrow y - 51 a AGS.

Además del impacto generado por la reducción de de la actividad con motivo del COVID-19, el resultado del ejercicio se ha visto influenciado por diversos impactos no recurrentes, algunos ligados también en parte a las medidas mitigantes adoptadas en los negocios para contrarrestar el efecto de la pandemia:

- Impactos no recurrentes en HAH por importe de -116 millones de euros, principalmente por ajustes de valor razonable de derivados (-46 millones de euros), costes relacionados con medidas de reducción de gastos de personal (-21 millones de euros) y regularización del tipo impositivo (-28 millones de euros).
- Otros impactos fiscales no recurrentes por importe de 43 millones de euros, principalmente como consecuencia de la reestimación realizada sobre la recuperabilidad de activos por impuestos diferidos, considerando probable dicha recuperación en base al saldo total de pasivos diferidos en cada jurisdicción (ver nota 2.8).
- Impacto no recurrente en Autema por importe de 22 millones de euros correspondiente a la variación del valor razonable de los derivados ILS (ver nota 2.6).

- Impacto no recurrente en Autema por 6 millones de euros asociados al cambio de régimen concesional por su traspaso al modelo de activo intangible (ver nota 2.5).
- Impacto no recurrente actividades discontinuadas por un total de -4 millones de euros, que corresponden principalmente al resultado negativo registrado por la venta de Broadspectrum (-64 millones de euros, ver nota 2.9), deterioro registrados en Reino Unido y Servicios Internacional por importe de -34 millones de euros y -25 millones de euros respectivamente, compensado parcialmente por el resultado positivo generado por el resto de negocios por importe de 121 millones de euros (excluyendo amortizaciones conforme NIIF 5).
- Impactos extraordinarios en AGS por -13 millones, principalmente relacionados con la reestructuración organizativa de personal llevada a cabo por la sociedad (-3 millones de euros), así como con la regularización de impuestos diferidos al 19%, que ha supuesto un impacto negativo de 9 millones de euros.
- Costes de reestructuración relacionados con el nuevo modelo operativo fijado por la compañía en su plan estratégico Horizon 24, por importe de -22 millones de euros.

A efectos de un mejor entendimiento, en esta sección se analiza la evolución de la cuenta de resultados, de las actividades continuadas por cada una de las líneas, terminando con un apartado relativo a la cuenta de las actividades discontinuadas.

Impactos no recurrentes	Saldos a 31/12/2020		Saldos a 31/12/2019	
	Rdo. antes impuestos	Resultado Neto	Rdo. antes impuestos	Resultado Neto
Impacto por derivados financieros (nota 2.6) excluyendo Autema	5	4	36	27
Derivado Autema (notas 2.6)	39	22	-1	-0
Deterioro Autema (notas 2.5)	10	6	-58	-58
Desinversión, desconsolidación y deterioro de proyectos (nota 2.5) excluyendo Autema	5	6	518	507
Impactos no recurrentes HAH (nota 2.7)	-116	-116	31	31
Otros impactos fiscales no recurrentes	0	43	0	14
Impactos no recurrentes actividades discontinuadas	0	-4	0	-263
Impactos no recurrentes AGS (nota 2.7)	-13	-13	0	0
Costes de reestructuración "Horizon 24"	-22	-22	0	0
Otros impactos	-7	-14	0	-5
TOTAL	-98	-87	526	253

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El detalle de los ingresos de explotación del Grupo a 31 de diciembre de 2020 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2020	2019
Cifra de Ventas	6.341	6.054
Otros ingresos de explotación	3	2
Total ingresos de explotación	6.344	6.056

La cifra de ventas del Grupo a 31 de diciembre de 2020 relacionada con contratos con clientes según la interpretación de la NIIF 15 asciende a 6.255 millones de euros (Ver Nota 4.4).

En la cifra de ventas se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar por 14 millones de euros en 2020 (113 millones de euros en 2019), tal y como se describe en la Nota 1.2.3.2. Esta reducción viene motivada por la no admisión a trámite del recurso de casación del litigio que mantenía la sociedad concesionaria Autema con la Generalidad de Cataluña en relación al régimen concesional de este proyecto. Como consecuencia de dicha inadmisión, tal como se indica en la nota 6.5.1.a), en los doce meses del ejercicio 2020 el proyecto pasa a registrarse bajo el modelo de activo intangible.

Dentro de otros ingresos de explotación se recoge el impacto de las subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 3 millones de euros (2 millones de euros en 2019).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	2020	
			Total	Var. %
Construcción	4.833	1.029	5.862	8 %
Autopistas	403	1	405	-34 %
Aeropuertos	8	0	8	-58 %
Resto segmentos	72	120	193	28 %
Ajustes	0	-126	-126	-14 %
Total	5.317	1.024	6.341	5 %

(Millones de euros)	Ventas externas	Ventas entre segmentos	2019	
			Total	Var. %
Construcción	4.985	428	5.413	
Autopistas	616	1	617	
Aeropuertos	19	0	19	
Resto segmentos	14	137	151	
Ajustes	0	-146	-146	
Total	5.634	420	6.054	

Las ventas entre segmentos que no son eliminadas en el consolidado del Grupo son las correspondientes a las ventas de la división de Construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras tal y como se comenta en la Nota 1.2.2 y en la Nota 6.8.

Las ventas del “resto de segmentos” corresponden a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial, S.A. sociedad cabecera del Grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma.

El detalle de las ventas por segmento geográfico el siguiente:

(Millones de euros)	2020	2019	Var. 20/19
E.E.U.U.	2.467	1.934	533
Polonia	1.877	1.820	57
España	901	1.013	-112
Reino Unido	428	396	32
Canadá	12	59	-47
Resto	656	832	-176
TOTAL	6.341	6.054	287

Las ventas del Grupo ferroviario en sus cinco principales mercados alcanzan el 90 % del total.

2.2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

En el epígrafe de otros gastos de explotación se incluyen principalmente trabajos realizados por otras empresas y la variación de provisiones del ejercicio:

Millones de euros	2020	2019	Var.
Trabajos realizados por otras empresas	2.850	2.623	226
Arrendamientos	222	255	-33
Reparación y conservación	57	52	5
Servicios de profesionales independientes	276	317	-41
Variación provisiones de pasivo (Nota 6.3)	267	397	-130
Otros gastos de explotación	144	315	-171
Total otros gastos de explotación	3.815	3.958	-143

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2020	2019	VAR.
Sueldos y salarios	944	864	81
Seguridad Social	135	126	10
Aportaciones a planes de pensiones	7	7	0
Pagos basados en entrega acciones	10	7	3
Otros gastos sociales	22	23	-1
TOTAL	1.119	1.027	92

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2020 frente a 2019 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra diferenciada entre actividades continuadas y discontinuadas en las siguientes tablas:

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2020			VAR. 20/19
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	0 %
Alta dirección	8	1	9	-31 %
Ejecutivos	110	10	120	-6 %
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.455	2.374	8.829	2 %
Administrativos/Soporte	536	579	1.115	0 %
Operarios	8.172	268	8.440	3 %
TOTAL	15.283	3.232	18.515	2 %

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2019		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	11	2	13
Ejecutivos	116	11	127
Gerentes/Profesionales/Supervisores	6.374	2.281	8.655
Administrativos/Soporte	534	586	1.120
Operarios	7.965	234	8.199
TOTAL	15.002	3.114	18.116

ACT. DISCONTINUADAS	31/12/2020			VAR. 20/19
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	0	0	0	0 %
Alta dirección	0	0	0	0 %
Ejecutivos	23	5	28	-32 %
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.648	2.298	8.946	33 %
Administrativos/Soporte	374	868	1.242	-10 %
Operarios	31.836	19.554	51.390	-19 %
TOTAL	38.881	22.725	61.606	-14 %

ACT.DISCONTINUADAS	31/12/2019		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	0	0	0
Ejecutivos	32	9	41
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.605	2.116	6.721
Administrativos/Soporte	349	1.027	1.376
Operarios	42.268	21.446	63.714
TOTAL	47.254	24.598	71.852

El número de trabajadores a 31 de diciembre de 2020 que presentan una discapacidad igual o superior al 33% asciende a 3.077 empleados, incluyendo actividades continuadas y discontinuadas, lo que supone un 3,8% del total de la plantilla de cierre.

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

NEGOCIO	31/12/2020			VAR. 20/19
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.190	2.818	17.008	-1 %
Autopistas	328	154	482	-3 %
Aeropuertos	31	18	49	-18 %
Resto	291	191	482	-20 %
TOTAL ACT. CONTINUADAS	14.840	3.181	18.021	-2 %
TOTAL ACT. DISCONTINUADAS	42.721	23.563	66.284	-9 %
TOTAL	57.561	26.744	84.305	-8 %

NEGOCIO	31/12/2019		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	14.510	2.653	17.163
Autopistas	334	165	499
Aeropuertos	39	20	59
Resto	329	274	604
TOTAL ACT. CONTINUADAS	15.212	3.112	18.324
TOTAL ACT. DISCONTINUADAS	48.577	24.310	72.887
TOTAL	63.789	27.422	91.211

La principal variación en términos absolutos de plantilla media corresponde con operaciones discontinuadas, propiciado por la salida de Broadpectrum durante el ejercicio 2020 tras su venta.

2.4. RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES

El resultado bruto de explotación asciende a 31 de diciembre de 2020 a 409 millones de euros (121 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), lo que supone un incremento de 238% con respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a la mejora en la división de Construcción.

El gasto por amortización del año 2020 es de 198 millones de euros, frente a los 180 millones de euros del ejercicio anterior.

En el Informe de Gestión, se presenta un análisis detallado de la evolución de estos epígrafes por negocios.

2.5. DETERIOROS Y ENAJENACIONES

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones:

Resultados reconocidos en 2020:

El importe reconocido en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2020 ha sido de 15 millones de euros, y corresponde fundamentalmente a los siguientes conceptos:

Autema: Como se indica en la nota 6.5, el 19 de octubre de 2020, el Tribunal Supremo comunicó que no admitía a trámite el recurso de casación contra la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que ratificaba los cambios introducidos en el contrato de la concesión por la Generalitat de Cataluña (concedente) en 2015. Los cambios introducidos en 2015 implicaban modificar un contrato sin riesgo de tráfico (el concedente pagaba al operador la diferencia entre los peajes cobrados y el excedente operativo establecido en el Plan Económico Financiero), a otro con riesgo de tráfico (con el concedente subvencionando una parte del peaje). Esta resolución es inapelable ante los tribunales españoles.

Como resultado de esta resolución, Autema ha sido clasificada como activo intangible (anteriormente activo financiero). Este cambio ha supuesto un efecto en la línea de deterioros y enajenaciones de 10 millones de euros (6 millones de euros en resultado neto), como consecuencia de dos impactos de signo contrario:

- Una pérdida de -168 millones de euros: derivada de la nueva valoración del activo concesional una vez recogidos los efectos de la pérdida del recurso, resultado de la diferencia entre el valor en libros del activo financiero a 1 de enero de 2020 (689 millones de euros) y el nuevo valor estimado del activo intangible (521 millones de euros). Ver nota 3.3.1. y nota 6.5.1.
- Un beneficio de 178 millones de euros: asociado al derivado contratado por la concesionaria en 2008, para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fijaba un IPC del 2,50% anual. El cambio del modelo concesional produce una disminución de los flujos cubiertos por este derivado (subyacente), lo que genera una discontinuidad parcial de la cobertura que implica el registro de este impacto positivo en la cuenta de resultados (ver nota 5.5).

Minusvalía por la desinversión parcial de las autopistas portuguesas Norte Litoral y Algarve por importe de -2 millones de euros (-1 millones de euros en el Resultado Neto). Esta operación se describe en la Nota 1.1.4 de Cambios en el perímetro de consolidación.

Plusvalía por la desinversión parcial del 30% de Car Sharing Mobility Services, S.L. (CSMS) a Renault por importe de 7 millones de euros (7 millones de euros en el Resultado Neto) de los cuales 5 millones de euros corresponden a la puesta a valor razonable de la participación retenida (50%). Esta operación se describe en la Nota 1.1.4 de Cambios en el perímetro de consolidación.

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos			Impacto en resultado neto
	Antes Ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	Total 2020	
Venta participación Zity	2	5	7	7
Venta participación autopistas Portuguesas	-2	0	-2	-1
Resultado por plusvalías y enajenaciones	0	5	5	6
Autema	0	10	10	6
Resultado por deterioros	0	10	10	6
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	0	15	15	12

En el ejercicio 2019 el resultado por deterioros y enajenaciones correspondió fundamentalmente a los siguientes conceptos:

(Millones de euros)	Impacto en resultado antes de impuestos			Impacto en resultado neto
	Antes Ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	Total 2019	
Autopista del Sol	380	95	474	473
Otros	43	0	43	34
Resultado por plusvalías y enajenaciones	423	95	518	507
Autema	0	-58	-58	-58
Resultado por deterioros	0	-58	-58	-58
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	423	37	460	449

2.6. RESULTADO FINANCIERO

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2020 y 2019. Se presenta separado el resultado de proyectos de infraestructuras del de sociedades excluyendo dichos proyectos (ver definición en Nota 1.1.2) y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados; y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden directamente a financiación.

Millones de euros	2020	2019	Variación (%)
Ingresos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	8	18	-56 %
Gastos financieros por financiación de proyectos de infraestructuras	-242	-282	14 %
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-234	-264	11 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable proyectos de infraestructuras (*)	39	-1	4000 %
Resto de resultado financiero proyectos de infraestructuras	-2	2	200 %
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	37	1	-3600 %
Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-197	-263	25 %
Ingresos financieros por financiación de resto de sociedades	43	75	-43 %
Gastos financieros por financiación de resto de sociedades	-51	-47	-9 %
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	-8	28	128 %
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable resto de sociedades (*)	5	36	-86 %
Resto de resultado financiero resto de sociedades	-32	6	-671 %
Resto resultado financiero resto de sociedades	-27	42	-165 %
Total Resultado financiero de resto de sociedades	-35	70	-150 %
Resultado Financiero	-232	-193	-20 %

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de 44 millones de euros en 2020 y 35 millones de euros en 2019.

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

Gasto de financiación proyectos de infraestructuras (Millones de euros)	2020	2019
Gasto financiero devengado	-268	-302
Gasto activado en periodo de construcción	26	20
Gasto financiero en PyG	-242	-282

La variación en el resultado por financiación se explica principalmente por la mayor activación frente al 2019 (6 millones de euros) de Autopistas en construcción, principalmente por el proyecto NTE Segmento 3, así como por la no integración en el resultado del proyecto Ausol, tras su venta en 2019 (20 millones de euros).

- El principal impacto registrado en el epígrafe de resultado por derivados y otros ajustes por valor razonable de proyectos de infraestructuras, corresponde al el pico de ineffectividad de un derivado de inflación (ILS) registrado como valor razonable por 39 millones de euros y asociado al proyecto Autema (22 millones de euros en resultado neto), que tras su clasificación a activo intangible registra dicho impacto (ver nota 5.5).
- El resultado por financiación de las sociedades ex-proyectos asciende en el ejercicio a -8 millones de euros (28 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), correspondientes al coste de la deuda externa por -51 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 43 millones de euros. La variación frente al ejercicio 2019 se debe fundamentalmente a la menor rentabilidad de la caja disponible en Estados Unidos y Canadá frente al ejercicio anterior.
- El resto de resultado financiero de sociedades ex-proyectos incluye los impactos por derivados y otros ajustes de valor razonable correspondientes fundamentalmente al impacto de los derivados que no se consideran de cobertura, entre los que destacan los equity swaps, que el Grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los sistemas de retribución variable vinculados a la acción (ver Nota 6.7), con un impacto en el año de -10 millones de euros, derivado de la negativa evolución de la cotización de la acción durante el 2020.

Excluyendo el impacto por derivados, el resto de resultado financiero de las sociedades ex proyectos corresponde a:

Resto resultado financiero de sociedades ex proyecto (Millones de euros)	2020	2019	Var. 20/19
Coste de avales	-27	-35	8
Provisión financiera IFRS-9	-10	0	-10
Intereses demora	9	7	2
Diferencias de cambio	-27	2	-29
Intereses actas fiscales	-7	-7	0
Ingresos fianzas E.A.	19	19	0
Otros	10	19	-9
TOTAL	-32	6	-38

Este sub-epígrafe incluye principalmente el coste de avales, intereses de demora, diferencias de cambio, intereses préstamos a puestas en equivalencia, gastos financieros por planes de pensiones e intereses de actas fiscales. En el caso de ingresos de avales, recoge en 2020, el importe de la facturación de avales a los proyectos que se integran por puesta en equivalencia (10 millones de euros), destacando la autopista I-66.

Impacto en flujo de caja: como se puede comprobar en la siguiente tabla, la diferencia entre el resultado financiero por financiación y el flujo por intereses declarado en el estado de flujo de caja es de -44 millones de euros.

	RESULTADO FINANCIERO POR FINANCIACIÓN		
	SIN ACTIVACIONES	FLUJO DE INTERESES	DIFERENCIA
Proyectos de Infraestructura	-284	-239	-46
Ex - Proyectos	28	26	2
TOTAL	-256	-212	-44

Esta diferencia a nivel de proyectos tiene su origen principalmente en las autopistas americanas (NTE, LBJ, NTE Segment 3 e I-77), en las que los contratos de financiación permiten la capitalización de los intereses en los primeros años de la concesión, de forma que se acumulan al principal y no suponen salida de caja en el ejercicio (-45 millones de euros), así como en el impacto de la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada (18 millones de euros), al no estar reflejado el resultado financiero de la división en el epígrafe de Resultado Financiero por Financiación de la cuenta de pérdidas y ganancias, pero sí el flujo de intereses en el Estado de Flujos de Tesorería.

2.7. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2020 asciende a -378 millones de euros (296 millones de euros en 2019). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros)	2020	2019
HAH	-396	106
407 ETR	33	153
AGS	-51	9
Resto	36	28
TOTAL	-378	296

Del resultado negativo aportado por HAH a Ferrovial, -396 millones, -116 millones corresponden a impactos extraordinarios. Como consecuencia del impacto del COVID-19, se han reducido proyectos de inversión y se han retrasado proyectos de expansión, y se ha hecho una revisión detallada de la estructura organizativa. Como resultado, se ha registrado un gasto excepcional de 21 millones de euros relacionados con medidas de reducción de costes de personal. También se ha revisado la cartera de activos, especialmente los activos en construcción. Algunos proyectos se han suspendido mientras otros no se espera que se reinicien en un futuro próximo. Esto ha resultado en un deterioro de activos fijos de 21 millones de euros. Por otra parte se ha llevado a cabo regularizaciones de impuestos diferidos al 19% que ha supuesto un impacto negativo de 28 millones de euros. El resto de extraordinarios están motivados por ajustes de valor razonable en relación a la valoración de los derivados (fundamentalmente por la evolución de los ILS contratados) que ha supuesto un impacto negativo de 46 millones de euros en el ejercicio.

Excluyendo los impactos no recurrentes en ambos ejercicios, el resultado de HAH empeora en 354 millones de euros con respecto al periodo anterior, alcanzando los -280 millones de euros a 31 de diciembre 2020 (74 millones de euros a 31 de diciembre 2019).

Respecto a 407 ETR, la negativa evolución frente a diciembre 2019 (120 millones de euros) es consecuencia, principalmente, de la caída de los tráfico como consecuencia del COVID-19.

Del resultado negativo de AGS, -51 millones de euros (9 millones de euros en el 2019) -13 millones corresponden a impacto extraordinarios. Principalmente es debido a que se ha registrado un gasto excepcional de 3 millones de euros relacionado con la reestructuración organizativa de personal llevada a cabo, así como una regularización de impuestos diferidos al 19%, lo que ha supuesto un impacto negativo de 9 millones de euros.

Del resultado positivo de la línea de resto de 36 millones de euros, destacan FMM Company, sociedad responsable del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha, con un resultado positivo en 2020 de 8 millones de euros (se encontraba como sociedad discontinuada, al formar parte de la División de Servicios, mientras que en la actualidad forma parte de la División de Aeropuertos); las autopistas portuguesas Auto-Estrada Norte Litoral (8 millones de euros) y Autoestrada do Algarve (5 millones de euros), la autopista colombiana Ruta del Cacao (5 millones de euros). El resto de proyectos tienen un impacto de 10 millones de euros.

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

2.8. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

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

En el ejercicio 2020 se ha registrado un ingreso por impuesto sobre sociedades de 28 millones de euros (gasto de -47 millones de euros en 2019), cifra que:

- No incluye el gasto por impuesto sobre sociedades correspondiente a las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (ver Notas 2.7 y 3.5) dado que, conforme a la normativa contable, sus resultados se presentan ya netos de su impacto fiscal.
- Incluye un ingreso de 46 millones de euros (7 millones de euros en 2019), principalmente como consecuencia de la reestimación realizada sobre la recuperabilidad de activos por impuestos diferidos, considerando probable dicha recuperación en base al saldo total de pasivos diferidos en cada jurisdicción. Excluyendo este impacto, el gasto por impuesto sobre sociedades devengado respecto a los resultados del ejercicio de -18 millones de euros.

Excluyendo del resultado antes de impuestos (-384 millones de euros) el resultado de las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (pérdida neta de 378 millones de euros), las diferencias permanentes (90 millones de euros) y los resultados de consolidación sin impacto fiscal (30 millones de euros), llega a un resultado fiscal de 114 millones de euros, que comparará con el gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio (-18 millones de euros), resultando una tasa efectiva de impuesto sobre sociedades del 15 %, que está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente.

La tasa efectiva está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente.

2020 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA	EE.UU.	POLO NIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES (*)	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	-91	-444	6	-75	159	45	15	-384
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-4	447	-4	0	0	-35	-27	378
Diferencias permanentes	6	2	-3	13	28	4	39	90
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	0	0	0	20	0	2	8	30
Resultado fiscal	-88	5	0	-42	187	17	35	114
Gasto por impuesto del ejercicio	58	0	0	23	-34	-5	-15	28
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	-36	-1	0	-14	-2	1	6	-46
Gasto por impuesto ajustado	22	-1	0	10	-35	-4	-9	-18
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	25 %	19 %	30 %	24 %	19 %	25 %	25 %	15 %
Tipo efectivo del país (*)	25 %	19 %	30 %	23 %	19 %	26,5 %		

(*)Tipo efectivo del país es el resultado de una tasa combinada que incorpora los diferentes porcentajes impositivos e impuestos (federal, estatal y municipal) aplicables en cada país.

A continuación, se explican los diferentes elementos a ajustar para el cálculo de la tasa efectiva:

- Diferencias Permanentes. Corresponden a gastos o ingresos del ejercicio que, conforme a la normativa fiscal aplicable en cada uno de los países, no son deducibles (gastos) o tributables (ingresos) en el ejercicio, ni se espera que vayan a ser deducibles o tributables en ejercicios futuros. El saldo acumulado por este concepto es un gasto de 90 millones de euros. Detalle de estos ajustes más significativos, se indican a continuación:
 - Pérdidas generadas principalmente en proyectos de Construcción en la actividad internacional sobre las que, siguiendo un criterio de prudencia, no se ha reconocido crédito por impuesto (99 millones de euros).
 - Gastos no deducibles por 16 millones de euros (principalmente gastos financieros en la división de Autopistas en Portugal y otros gastos de diversa naturaleza de Budimex).
 - Ingresos no tributables por la utilización de bases imponibles negativas de años anteriores por importe de 22 millones de euros y por la recuperación de provisiones consideradas no deducibles en ejercicios anteriores por 21 millones de euros.

- Plusvalías generadas por la venta de activos en la división de Autopistas (Algarve y Norte Litoral) y Movilidad (Car Sharing - Zity), por importe de 10 millones de euros, que no están sujetas a tributación (Nota 1.1.4).
- Resultados de Consolidación sin impacto fiscal. Corresponde a resultados derivados de la aplicación de criterios de consolidación contable que no tienen repercusión fiscal. El saldo acumulado por este concepto es un gasto de 30 millones de euros, que corresponde principalmente a resultados negativos por sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá y que son consolidados por integración global. Sin embargo, crédito fiscal asociado se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del impuesto los accionistas de dichas sociedades por su porcentaje de participación. Así mismo, se incluye en este epígrafe la regularización de las diferencias de homogeneización contable registradas en Eslovaquia por 8 millones de euros.

En la tabla que se adjunta a continuación, se incluye el detalle del cálculo de la tasa impositiva efectiva del ejercicio 2019.

2019 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA	EE.UU.	POLO NIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES (*)	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	569	55	-62	-363	73	173	60	504
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-3	-114	-6	0	0	-158	-15	-296
Diferencias permanentes	-452	27	69	266	45	7	4	-34
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	0	0	0	45	0	6	-5	46
Resultado fiscal	115	-32	1	-53	118	27	44	219
Gasto por impuesto del ejercicio	-189	6	0	107	-26	-15	69	-47
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	158	0	0	-96	3	8	-79	-7
Gasto por impuesto ajustado	-30	6	0	11	-23	-7	-10	-54
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	27 %	18 %	30 %	21 %	20 %	26 %	24 %	25 %
Tipo efectivo del país (*)	25 %	19 %	30 %	21 %	19 %	27 %		

(*)Tipo efectivo del país es el resultado de una tasa combinada que incorpora los diferentes porcentajes impositivos e impuestos (federal, estatal y municipal) aplicables en cada país.

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

El detalle del gasto por impuesto correspondiente a los años 2020 y 2019 se presenta diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente, al impuesto diferido y a los cambios por la reestimación realizada sobre la recuperabilidad de activos por impuestos diferidos, considerando probable dicha recuperación en base al saldo total de pasivos por impuestos diferidos en cada jurisdicción (ver nota 2.8.1).

(Millones de euros)	2020	2019
Gasto por impuesto del ejercicio	28	-47
Gasto por impuesto corriente	-72	-73
Gasto por impuesto diferido	60	31
Efecto impositivo ajustes consolidación a patrimonio	-6	-12
Cambio por reestimación realizada sobre recuperabilidad de activos por impuestos diferidos	46	7

El importe pagado en el ejercicio tanto para las actividades continuadas y discontinuadas en concepto de impuesto de sociedades asciende a 101 millones de euros, tal y como se muestra en la nota de flujo de caja (Nota 5.3).

2.8.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2020:

ACTIVO

(Millones de euros)	2019	Trasposos y otros	Cambio en estimaciones ejercicios anteriores	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2020
Créditos fiscales	55	-7	20	67	0	-6	129
Dif. Criterio fiscal/contable	332	6	2	15	0	-19	336
Dif. valoraciones patrimonio	114	-6	-1	-1	0	0	106
Otros conceptos	1	-4	15	2	3	-1	16
TOTAL	502	-11	36	83	3	-26	587

PASIVO

(Millones de euros)	2019	Trasposos y otros	Cambio en estimaciones ejercicios anteriores	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2020
Diferidos fondo de comercio	38	1	1	-3	0	-2	35
Dif. Criterio fiscal/contable	310	2	-9	27	1	-16	315
Dif. Valoraciones patrimonio	115	-2	0	0	-47	0	66
Otros conceptos	12	1	0	-2	0	1	12
TOTAL	475	2	-8	22	-46	-17	428

Dentro del movimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos, destaca el impacto por reconocimiento de créditos fiscales asociado a bases imponibles negativas, principalmente en EEUU (53 millones de euros), en línea con el criterio adoptado según la NIC12.

Los impuestos diferidos existentes a 31 de diciembre de 2020 provienen fundamentalmente de:

a) Créditos fiscales por impuestos

Corresponden a créditos fiscales que todavía no han sido utilizados por las sociedades del Grupo. Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes sino solo aquellos que conforme a las proyecciones del Grupo se considera que se van a poder utilizar a corto o medio plazo. El saldo total activado alcanza los 129 millones de euros, de los cuales 127 millones corresponden a créditos por bases imponibles negativas y 2 millones de euros a otros créditos fiscales.

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

Actividades continuadas

(Millones de euros) País	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	461	No prescriben	115	31
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	601	No prescriben	126	53
Canadá	98	2024-2040	26	13
Reino Unido	99	No prescriben	19	8
Resto	289	2021-No prescriben	68	22
Total	1.548		355	127

Actividades discontinuadas

(Millones de euros) País	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	9	No prescriben	2	2
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	9	No prescriben	2	0
Australia	1	No prescriben	0	0
Reino Unido	719	No prescriben	137	24
Resto	95	2021-No prescriben	25	1
Total	833		166	28

Grupo consolidado fiscal español.

A efectos de valorar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas se ha realizado un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados esperados de las sociedades del Grupo, a partir del cual, y en base a un criterio de prudencia, se ha decidido no registrar contablemente la totalidad de créditos fiscales, ante las dudas razonables de que éstos puedan ser recuperados a corto o medio plazo. No obstante, en el ejercicio 2020 y, de acuerdo a lo establecido por la NIC 12, se ha reconocido contablemente un importe de créditos fiscales equivalente al exceso de las diferencias temporales de pasivo frente a las diferencias temporales de activo, por importe de 31 millones de euros.

Grupo consolidado fiscal EEUU:

A efectos de valorar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas se ha realizado un modelo basado en las últimas proyecciones disponibles de resultados esperados de las sociedades del Grupo, a partir del cual, en base a un criterio de prudencia, se ha decidido no registrar contablemente la totalidad de créditos fiscales, ante las dudas razonables de que éstos puedan ser recuperados a corto o medio plazo y que esta recuperación podría retrasarse por la adjudicación de nuevos proyectos. No obstante, en el ejercicio 2020 y, de acuerdo a lo establecido por la NIC 12, se ha reconocido contablemente un importe de créditos fiscales equivalente al exceso de las diferencias temporales de pasivo frente a las diferencias temporales de activo, por importe de 14 millones de euros.

Reino Unido:

Teniendo en cuenta que las bases imponibles negativas generadas a partir de 1 de abril de 2017 pueden ser empleadas por cualquier sociedad británica del Grupo, se han activado bases imponibles negativas por 8 y 24 millones de euros en actividades continuadas y discontinuadas, respectivamente.

b) Activos y pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

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

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, o que determinados ingresos se reconocen fiscalmente antes que contablemente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos o ingresos en ejercicios futuros. En sentido contrario, un pasivo por este concepto representa un gasto reconocido fiscalmente con anterioridad a su reconocimiento contable, o un ingreso registrado contablemente antes que fiscalmente.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (184 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 136 millones de euros, principalmente en la división de Construcción.
- Amortizaciones contablemente aceleradas (4 millones de euros).

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (93 millones de euros).
- Diferidos por diferencias entre la amortización fiscal y contable (99 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 27 millones de euros, principalmente en la división de Construcción.
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional IFRIC12 por importe de 42 millones de euros, principalmente en la división de Autopistas.

c) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

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

El saldo que está reconocido en activo corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la Hacienda Pública en el momento en que se materialicen en resultados. En caso contrario, la existencia de un pasivo corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. Es de destacar el importe correspondiente a los diferidos de activo por derivados financieros cuyo importe es de 105 millones de euros y de 66 millones de euros por diferidos de pasivo.

d) Impuestos diferidos por fondos de comercio

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio, por importe de 35 millones de euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Webber, LLC.

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

El Grupo no tiene reconocidos impuestos diferidos por este concepto ya que entiende que en todos los casos se cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 39 de la NIC 12, es decir, la sociedad matriz tiene la capacidad de controlar el momento de recuperación de la diferencia temporaria y es probable que la diferencia no haya que revertirla en el futuro previsible.

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2019:

ACTIVO

(Millones de euros)	2018	Traspasos y otros	Cambio en estimaciones ejercicios anteriores	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2019
Créditos fiscales	214	-4	-141	-17	1	2	55
Dif. Criterio fiscal/contable	347	-108	10	82	0	1	332
Dif. valoraciones patrimonio	88	0	0	1	26	-1	114
Otros conceptos	14	8	-17	-4	0	0	1
TOTAL	663	-104	-148	62	27	2	502

PASIVO

(Millones de euros)	2018	Traspasos y otros	Cambio en estimaciones ejercicios anteriores	Carga/abono cuenta de resultado	Carga/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	2019
Diferidos fondo de comercio	32	7	-4	3	0	0	38
Dif. Criterio fiscal/contable	443	-7	-160	28	0	6	310
Dif. Valoraciones patrimonio	90	1	0	0	24	0	115
Otros conceptos	9	2	0	0	1	0	12
TOTAL	574	3	-164	31	25	6	475

2.8.4. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

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

Las actuaciones de comprobación inspectora seguidas frente a Ferrovial S.A relativas al Procedimiento de Recuperación de Ayudas del Estado Español vinculado con la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición de Arney (Decisión UE 2015/314, de la Comisión Europea, de 15 de octubre de 2014 – Tercera Decisión - ver nota 6.5.1) respecto al Impuesto sobre Sociedades, ejercicios 2016 a 2018, finalizaron en enero 2021 con la notificación de acuerdo de liquidación del que se deriva una deuda tributaria por importe de 3,8 millones de euros. La liquidación ha sido objeto de reclamación en vía económico-administrativa y actualmente sigue el procedimiento de tramitación establecido sin que se haya obtenido aun resolución.

Además, el grupo consolidado fiscal español está siendo objeto de actuaciones inspectoras de carácter parcial respecto del Impuesto sobre Sociedades 2014 a 2017 que se encuentran en fase de aportación de documentación y de los que se desconoce actualmente su resultado.

En el ámbito internacional, las autoridades fiscales canadienses han iniciado un procedimiento inspector respecto del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2013 a 2017 de la entidad 4352238 Canada Inc. La Inspección canadiense cuestiona la deducibilidad en Canadá de los cargos intragrupo realizados por Cintra Servicios (España) por la prestación de servicios financieros, recalificando la operación como dividendo.

El importe estimado de la regularización pendiente de pago asciende a 7,6 millones de euros (11,7 millones de dólares canadienses), incluyendo la no deducibilidad del gasto, la retención conforme al convenio, intereses y sanciones. Actualmente el procedimiento de reclamación por la vía judicial canadiense se encuentra suspendido a la espera de la resolución del Mutual Agreement Procedure iniciado.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

2.9. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

Como se comenta en la Nota 1.1.3, a 31 de diciembre de 2020, y al igual que el ejercicio precedente, se clasifica la División de Servicios como actividad discontinuada, implicando que el impacto en la cuenta de resultados de dicha área de negocio se reporte en una única línea denominada "Resultado neto operaciones discontinuadas". En dicha línea se incluye también el resultado por deterioro por la diferencia entre el valor razonable estimado de los activos y su valor contable.

El principal impacto recogido en el resultado de actividades discontinuadas es el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en diferencias de conversión y reservas de derivados asociados, de acuerdo a la NIC 21 (ver Nota 1.1.3).

Adicionalmente se han registrado los siguientes deterioros: -34,3 millones de euros relacionado fundamentalmente con el negocio de Waste Treatment en el Reino Unido (Amey) y -25,3 millones de euros con el negocio de Servicios Internacional, tal y como se indica en la Nota 1.1.3. En el resto de los negocios de servicios se ha reconocido un resultado (excluyendo amortizaciones según IFRS 5) de 121 millones de euros.

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

(Millones de euros)	2020	2019	VAR.
Cifra de ventas	5.935	6.995	-1.060
Resultado bruto de explotación	220	382	-163
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-229	-288	59
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	-9	95	-104
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-21	-5	-15
Resultado de explotación	-30	89	-119
Resultado financiero	-61	-74	13
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	22	29	-7
Resultado consolidado antes de impuestos	-68	45	-113
Impuesto sobre beneficios	-32	-16	-16
Resultado después de impuestos	-101	29	-130
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-2	-3	0
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-103	26	-129
Ajustes actividades discontinuadas	159	216	-57
Provisión valor razonable	-60	-440	381
Resultado operaciones discontinuadas	-3	-198	195

Respecto a los diferentes componentes del resultado de la actividad discontinuada, cuya comparabilidad respecto al 2019 se ve muy afectada por los resultados aportados por Broadpectrum, cabe destacar lo siguiente:

Los ajustes de las actividades discontinuadas del 2020 lo componen fundamentalmente la eliminación de la amortización de los activos (186 millones de euros) y la pérdida en la desinversión de la filial australiana Broadpectrum (-64 millones de euros netos de impuestos).

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

2.10. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2020 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -51 millones de euros (9 millones de euros a diciembre de 2019).

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

(Millones de euros)	2020	2019	VAR. 20/19	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-54	-22	-32	44,90 %
Autopista del Sol	0	-5	5	20,00 %
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	-11	-16	5	23,70 %
LBJ Infrastructure Group	20	-4	24	45,4 %
NTE Mobility Partners	-12	-9	-3	37,1 %
FAM Construction LLC	16	37	-21	30,0 %
Sugar Creek Construction LLC	8	27	-19	30,0 %
Resto sociedades	-15	4	-19	
Actividades continuadas	-48	12	-60	
Actividades discontinuadas	-3	-3	0	
TOTAL	-51	9	-60	

La principal variación con respecto al año anterior corresponde a la mejora de los resultados del Grupo Budimex (32 millones de euros), por la tendencia favorable tanto del negocio de obra civil como el inmobiliario. También hay mejora en FAM Construction LLC (21 millones de euros) y Sugar Creek LLC (19 millones de euros) ya que en 2019 se registraron pérdidas importantes en relación a contratos de construcción en USA. Todo esto se ve compensado por el empeoramiento de resultados registrados en LBJ Infrastructure Group (24 millones de euros de empeoramiento) debido a la caída de los tráfico por el efecto del COVID-19.

2.11. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación, se presenta el cálculo del resultado por acción atribuido a la sociedad dominante:

(Millones de euros)	2020	2019
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	-410	268
Coste neto bonos perpetuos subordinados	-8	-8
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante ajustado (millones euros)	-418	260
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	739.102	742.193
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-6.826	-10.514
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	732.277	731.679
Resultado básico por acción (euros)	-0,57	0,35
Resultado neto ajustado Actividades Continuas	-364	448
Resultado básico por acción Actividades Continuas (euros)	-0,50	0,61
Resultado neto Actividades Discontinuas	-3	-198
Resultado básico por acción Actividades discontinuadas (euros)	0,00	-0,27

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

Respecto al beneficio diluido por acción, cabe señalar que en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción descritos en la Nota 6.7 de la presente memoria no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo y, por lo tanto, en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados. De esta manera, no existen diferencias entre los resultados básico y diluido por acción.

Asimismo, las ampliaciones de capital realizadas por el Grupo en 2019 y 2020 para atender a los compromisos del pago en acciones a los accionistas que se acojan a dicha modalidad del scrip dividend (ver Nota 5.1.1.) no generan distorsión en el resultado por acción ya que la política de la compañía consiste en realizar una reducción de capital equivalente aproximadamente a las acciones emitidas (ver Nota 5.1.2.a).

El resultado neto por segmento geográfico es el siguiente:

(Millones de euros)	2020	2019	VAR. 20/19
España	79	583	-504
Canadá	41	163	-122
Australia	7	-464	471
Estados Unidos	-44	-194	150
Reino Unido	-547	82	-630
Polonia	71	26	45
Chile	-19	22	-41
Irlanda	7	18	-10
Resto	-4	32	-36
TOTAL	-410	268	-678

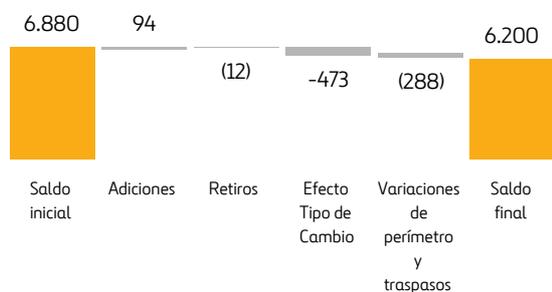
El resultado por segmento de negocio aparece en el Anexo III.

SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE

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

Los principales componentes del activo no corriente a diciembre de 2020 en Ferrovial son la partida “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 6.200 millones de euros, que supone un 59% del total del activo no corriente (ver Nota 3.3) y las “Inversiones en Asociadas” por 1.710 millones de euros (relativas fundamentalmente a las inversiones en HAH y 407ETR) que representa el 16% del total del activo no corriente (ver Nota 3.5). El “Fondo de Comercio de consolidación” (208 millones de euros) representa el 2% del total del activo no corriente.

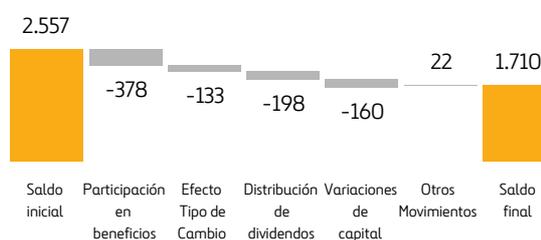
Variación de Inmovilizado de Proyectos



En cuanto a la evolución del inmovilizado de proyectos de infraestructuras, la variación respecto al ejercicio anterior se debe al impacto de tipo de cambio, principalmente del euro frente al dólar americano, al deterioro registrado por Autema (-168 millones de euros) derivado de la no admisión a trámite del recurso de casación del litigio que mantenía con la Generalidad de Cataluña en relación al régimen concesional de este proyecto (nota 6.5.1.a), y a la reclasificación a mantenido para la venta de la Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U. (-100 millones de euros), cuyo acuerdo de venta se ha alcanzado durante el ejercicio 2020.

Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce una disminución de -847 millones de euros, originada fundamentalmente por la participación en los pérdidas de estas sociedades (-378 millones de euros) y las distribuciones de dividendos por importe de -198 millones de euros, principalmente de 407 ETR y HAH. Destacar también las variaciones de capital por -160 millones de euros principalmente por la venta del 29% de Autoestrada Norte Litoral, del 28% de Euroscut Algarve, y del 28% de Algarve BV, así como las aportaciones de capital en la autopista I-66 y el efecto del tipo de cambio (-133 millones de euros), debido principalmente a la apreciación del euro frente a la libra esterlina y el dólar canadiense.

Variaciones en Inversiones en Asociadas



En relación con la evolución del fondo de comercio, se produce un decremento de 40 millones de euros, debido principalmente a la venta de la planta de asfalto de Shouthern Crushed Concrete (-22 millones de euros) y el impacto por tipo de cambio (-18 millones de euros).

3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2020:

(Millones de euros)	SALDOS AL 31/12/2019	OTROS	TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 31/12/2020
Construcción	205	-22	-14	169
Budimex	69	0	-5	64
Webber	136	-22	-10	105
Aeropuertos	43	0	-3	39
Transchile	43	0	-3	39
TOTAL	248	-22	-18	208

3.1.1. Movimientos en el ejercicio

Se detallan a continuación las principales variaciones en función de la naturaleza del movimiento:

Otros

El impacto en la columna de “otros”, corresponde a la venta de la planta de asfalto de Shouthern Crushed Concrete. Como resultado de la misma, se redujo el fondo de comercio en 22 millones de euros.

Tipo de cambio

Las demás variaciones corresponden al tipo de cambio, principalmente en el negocio de construcción.

3.1.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

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

Metodología y tasa de descuento

El importe de los fondos de comercio de Webber (Estados Unidos) y Budimex (Polonia) asciende, al 31 de diciembre de 2020, a 105 y 64 millones de euros respectivamente (136 y 69 millones de euros al 31 de diciembre de 2019).

En el caso de Webber, se usan proyecciones a cinco años, y el valor residual se basa en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera la sociedad. Los flujos se descuentan a una tasa de descuento (WACC) después de impuestos del 7,3% (frente al 7,1% en 2019), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,0% (similar a 2019). En el WACC se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 2,0%, 110 puntos básicos por encima de la cotización del bono americano a 10 años a 31 de diciembre de 2020.

En 2020 la tasa de descuento (WACC) antes de impuestos aproximada asciende a 8,7% (frente al 8,5% en 2019).

En el caso de Budimex, al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del Fondo de Comercio se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía a 31 de diciembre de 2020 es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que dicho análisis haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto:

Los flujos de caja libres proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, que tienen en cuenta la evolución histórica reciente.

Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de Webber son las proyecciones de ingresos y los márgenes de explotación previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales: la cartera de contratos existentes, la consecución de nuevos contratos, la estimación de los márgenes futuros y la tasa de crecimiento a perpetuidad. Cabe señalar que los márgenes de explotación proyectados son menores que los históricos de los últimos años, situándose en línea con los márgenes medios del sector. Respecto a la tasa de crecimiento a perpetuidad se ha utilizado el 2,0%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo en Estados Unidos sin considerar el crecimiento real de la economía. Señalar que el impacto del Covid 19 en Webber ha sido reducido (ver nota 1.2.)

Resultados del test de deterioro:

En Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 178% superior a su valor contable (frente al 107% del año anterior).

El peso del valor residual de Webber calculado tras el periodo de proyección explícito sobre el total de la valoración es del 39%.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2020 es un 716% superior a su valor contable (frente al 546% del año anterior).

Análisis de sensibilidad:

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación no tienen repercusión en la posible recuperación del fondo de comercio registrado.

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen de explotación de 50 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta una holgura del 146% frente al valor contable.

Partiendo de esta premisa, se informa de que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al proyectado fuese de 532 puntos básicos, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad en el 1%.

Por último, indicar que en un escenario en el que se mantengan los márgenes y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo (frente al 2%), no existiría deterioro.

En relación a Budimex, debido a la amplia holgura entre su capitalización bursátil y su valor contable, la compañía considera que no existen indicios de deterioro.

B. Fondos de comercio de Transchile:

Además del fondo de comercio relativo a Budimex y Webber, el fondo de comercio restante corresponde a Transchile, sociedad titular de líneas de transmisión de electricidad en Chile.

En base al resultado del test de deterioro de dicho fondo de comercio, la holgura es de un 58% frente a su valor en libros, que asciende a 55 millones de euros. El coste del equity al que se han descontado los flujos asciende a 6,6% (8,0% antes de impuestos), que son consistentes con las usadas en el cálculo del deterioro del fondo de comercio en 2019.

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2020 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 60 millones de euros (63 millones de euros en 2019).

En este epígrafe se recogen:

- “Derechos sobre concesiones”, se recogen aquellos derechos de explotación de las licitaciones, que no tienen la calificación de Proyectos (ver definición en Nota 1.1.2). A 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 no se presentan saldos significativos.
- “Aplicaciones informáticas” por un valor neto de 6 millones de euros (7 millones a 31 de diciembre de 2019).
- “Contratos con clientes y relaciones comerciales”, relacionados con el valor neto de la cartera comercial, bases de datos de clientes y otros activos intangibles, cuyo importe asciende a 54 millones de euros (57 millones a 31 de diciembre de 2019), proveniente fundamentalmente de la actividad de servicios de Budimex, incluida dentro de la división de Construcción.
- Asimismo, durante el ejercicio no se han producido bajas significativas de activos totalmente amortizados.

El impacto en el flujo de caja (Nota 5.3) por las adiciones de activos intangibles ha ascendido a -2 millones de euros.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	SALDO 01/01	TOTAL ADICIO NES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VAR. DE PERÍMET RO Y TRASP.	OTROS	SALDO 31/12
Autopistas España	0	0	0	0	689	-168	521
Autopistas USA	5.905	141	-4	-490	0	0	5.553
Resto Autopistas	391	0	-0	-0	0	0	391
Inversión Autopistas	6.296	141	-4	-490	689	-168	6.465
Amortización acumulada	-305	-66	1	20	-21	0	-370
Inversión neta Autopistas	5.992	76	-2	-469	668	-168	6.095
Inversión resto Proyectos de infraestructura	5	12	0	-2	0	0	15
Amortización resto Proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	5	12	0	-2	0	0	15
TOTAL INVERSIÓN	6.302	153	-4	-492	689	-168	6.480
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-303	-66	1	20	-21	0	-370
TOTAL INVERSIÓN NETA	5.998	88	-2	-471	668	-168	6.110

- Las variaciones más significativas en 2020 son las siguientes:
- La evolución del tipo de cambio ha supuesto una variación de los saldos de balance de estos activos de -471 millones de euros (-502 millones en 2019), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas (Ver Nota 1.3).
- Se producen adiciones brutas en Autopistas de 141 millones de euros correspondientes a las autopistas americanas. De ellas, las más significativas se concentran en la autopista North Tarrant Express Extension por 128 millones de euros (80 millones de euros en 2019) y en la autopista I-77 Mobility Partners LLC por 7 millones de euros (131 millones de euros en 2019).

- Impacto registrado en Autopistas España, con origen en Autema, debido a la reclasificación del activo desde activo financiero a activo intangible, derivado de la no admisión a trámite del recurso de casación del litigio que mantenía con la Generalidad de Cataluña en relación al régimen concesional de este proyecto, y que ha supuesto una provisión de 168 millones, recogida en la tabla en la columna de Otros. Ver nota 6.5.1.a y nota 2.5.
- Por otra parte, en Resto de Proyectos de Infraestructuras se encuentran los contratos de concesiones otorgadas en la división de Aeropuertos, que tienen la calificación de activos intangibles de acuerdo a la CINIIF 12, fundamentalmente asociados a líneas de transmisión eléctrica de Chile por una inversión neta de 13 millones de euros (5 millones de euros en 2019).

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (ver Nota 5.2). Los intereses activados al respecto en el año 2020 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2019 fue el siguiente:

(Millones de euros)	SALDO AL 01/01	TOTAL ADICIO NES	TOTAL RETIROS	VAR. DE PERÍMET RO Y TRASP.	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDO SAL 31/12
Autopistas España	736	1	-23	-713	0	0
Autopistas USA	5.581	214	0	0	110	5.905
Resto Autopistas	386	4	0	0	0	391
Inversión Autopistas	6.703	219	-23	-713	110	6.297
Amortización acumulada	-424	-94	4	211	-2	-305
Inversión neta Autopistas	6.279	125	-19	-502	108	5.992
Inversión resto Proyectos de infraestructura	2	4	0	0	0	5
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-1	1	-0	0	-0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	1	5	-0	0	-0	5
TOTAL INVERSIÓN	6.705	223	-23	-713	110	6.302
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-424	-93	4	211	-1	-303
TOTAL INVERSIÓN NETA	6.280	130	-19	-502	109	5.998

3.3.2. Activos modelo cuenta a cobrar

En relación a los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12, se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (mayor de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre 2019:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2020	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2019
SALDO A INICIO DEL EJERCICIO	883	875
Adiciones	6	117
Retiros	-9	-92
Traspasos y otros	-689	30
Deterioro Autema	0	-58
Efecto tipo de cambio	-1	0
Otros	0	10
Recla.mantenido para la venta	-100	0
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	90	883

Nota: saldos presentados netos de provisiones

La principal variación del ejercicio, como se ha comentado en la nota 3.3.1., reflejada en Traspasos y Otros por -689 millones de euros, se corresponde con el cambio de régimen concesional de Autema por su traspaso al modelo de activo intangible tras la pérdida del recurso ya mencionado (nota 6.5.1.a).

Respecto al importe de -100 millones de euros que se han reclasificado a mantenido para la venta, se corresponden a la Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U. cuyo acuerdo de venta se ha alcanzado durante el ejercicio 2020 (ver nota 1.1.3).

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SALDOS A 31/12/2020		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
	(Nota 4.2)		2020
(Millones de euros)			
Concesionaria de Prisiones Lledoners	57	2	59
Depusa Aragón	24	1	25
Budimex Parking Wroctaw	10	0	10
CONSTRUCCIÓN	91	3	94
TOTAL GRUPO	91	3	94

SOCIEDAD CONCESIONARIA	SALDOS A 31/12/2019		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO	TOTAL
	(Nota 4.2)		2019
(Millones de euros)			
Autopista Terrasa Manresa, S.A	689	27	716
AUTOPISTAS	689	27	716
Concesionaria de Prisiones Lledoners	59	2	61
Concesionaria de Prisiones Figueras	98	4	102
Depusa Aragón	25	1	26
Budimex Parking Wroctaw	11	0	11
CONSTRUCCIÓN	193	6	200
Denver Great Hall LLC	0	0	0
AEROPUERTOS	0	0	0
TOTAL GRUPO	883	33	916

3.3.3 Impacto en flujo de caja

El impacto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos, principalmente de modelo intangible, ha ascendido a -128 millones de euros (Nota 5.3), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- En los proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como a activaciones en proyectos en curso que no suponen salida de caja.
- En los proyectos de modelo de cuenta a cobrar, por los incrementos de la cuenta a cobrar como contrapartida a los ingresos por los servicios prestados, que tampoco suponen una entrada de caja.
- El impacto registrado en flujo de caja recoge los movimientos asociados a la actividad discontinuada, que por el contrario, no son reflejados en balance debido a su reclasificación a mantenidos para la venta.

3.4. INMOVILIZADO MATERIAL

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del estado consolidado de situación financiera ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2020 (Millones de euros)	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras Instalaciones utilillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2020	84	485	204	772
Altas	2	37	30	69
Bajas	-17	-73	-26	-116
Variaciones de perímetro y trasposos	0	0	-1	-1
Efecto tipo de cambio	-5	-21	-7	-33
Saldos al 31.12.2020	64	428	200	691
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.20	-20	-316	-137	-473
Dotación amortización	-3	-24	-20	-47
Bajas	9	56	22	87
Efecto tipo de cambio	1	9	4	14
Saldos al 31.12.2020	-13	-275	-131	-419
Valor neto Contable 31.12.2020	51	153	69	272

Las variaciones más significativas en 2020 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por 69 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Construcción por 63 millones de euros, en relación con adquisiciones de maquinaria y otras instalaciones, utilillaje y mobiliario.

El detalle por segmento de negocio de las adiciones de inmovilizado material ha sido el siguiente:

(Millones de Euros)	2.020	2.019
Construcción	63	48
Autopistas	3	5
Otros	3	2
TOTAL	69	55

Impacto en flujo de caja: El impacto en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -114 millones de euros, de los cuales -50 millones de euros corresponden al área de Construcción, y -64 millones de euros se producen en la división de Servicios. Tal y como se comenta en la Nota 5.3, el flujo de caja reportado incluye el flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta.

Bajas o Retiros:

Se producen 116 millones de euros en bajas o retiros del inmovilizado material, producidas fundamentalmente por retiros de elementos totalmente amortizados u obsoletos, sin que por ello se haya registrado un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. En concreto, 110 millones de euros se registran en el área de Construcción.

Otros desgloses relativos a Inmovilizado Material:

El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. Existe una provisión por deterioro de otro inmovilizado por 15 millones de euros (14 millones en 2019), asociado a la división de Construcción.

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

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 12 millones de euros (7 millones de euros en 2019).

A 31 de diciembre de 2020 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

A continuación, se muestran los movimientos del año 2019:

Movimientos durante 2019 (Millones de euros)	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras Instalaciones utilillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2019	53	468	164	685
Altas	3	27	25	56
Bajas	-4	-14	-12	-30
Variaciones de perímetro y traspasos	31	1	25	57
Efecto tipo de cambio	1	2	2	4
Saldos al 31.12.2019	84	485	204	772
acumulada y deterioros al 01.01.19	-11	-307	-116	-434
Dotación amortización	-2	-25	-18	-46
Bajas	2	10	10	22
Variaciones de perímetro y traspasos	-9	6	-12	-15
Efecto tipo de cambio	0	1	-1	0
Saldos al 31.12.2019	-20	-316	-137	-473
Valor neto Contable 31.12.2019	64	169	66	299

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2020 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (43,23%), Heathrow Airport Holdings (HAH - 25%) y AGS (50%).

2020 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	OTROS	TOTAL
Saldo 31.12.19	690	1.422	57	388	2.557
Participación en el resultado	-396	33	-51	36	-378
Dividendos	-29	-158	0	-11	-198
Diferencias de cambio	-33	-92	-3	-5	-133
Pensiones	-30	0	-1	0	-31
Variaciones de perímetro	0	0	0	-160	-160
Otros	3	0	-2	52	53
Saldo 31.12.20	205	1.205	0	300	1.710

Dentro del epígrafe de Variaciones de perímetro, se produce un impacto de -166 millones de euros por la venta del 29% de Autoestrada Norte, del 28% de Euroscut Algarve, y del 28% de Algarve BV, y posterior reclasificación a mantenidos para la venta de la participación restante (20%).

Impacto en flujo de caja: La diferencia entre los 198 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 299 millones de euros que se desglosan en el estado de flujo de caja (Nota 5.3), corresponden fundamentalmente a intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia, clasificados dentro del epígrafe de Activos Financieros no Corrientes del Balance (Nota 3.6), al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados así como por el cobro de dividendos de los proyectos de Servicios.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2019 fue el siguiente:

2019 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	RESTO	TOTAL
SALDO 31.12.18	705	1.475	60	215	2.455
Participación en el resultado (Nota 2.7)	106	153	9	28	296
Dividendos	-145	-307	-12	-16	-479
Variaciones de capital	43	101		4	148
Diferencias de cambio	-3	0	3	-5	-5
Pensiones	0	0	-2	109	108
Otros	-16	0	-3	53	34
SALDO 31.12.19	690	1.422	57	388	2.557

3.5.1. Detalles de información relativa a HAH

a. Análisis de Deterioro

Como se indica en la nota 1.2, el negocio de Aeropuertos y en concreto la actividad del aeropuerto de Heathrow se ha visto muy afectado por el COVID-19. En concreto, los ingresos de explotación y el Resultado Bruto de Explotación se han reducido, respectivamente, en un 62% y en un 95% respecto a 2019, impactados por el menor volumen de pasajeros derivado del COVID-19, situándose el total de pasajeros en 22 millones.

La base de activos regulados (RAB) ha terminado el año en 16.492 millones de libras. Asimismo, el tráfico de 2020 se ha situado un 73% por debajo de 2019. Esto ha implicado el reconocimiento de unas pérdidas por parte de Ferrovial en la línea de resultado por puesta en equivalencia de -396 millones de euros y una reducción total de la inversión de 485 millones, incluyendo los impactos reconocidos por reservas, pasando la inversión registrada de 690 millones de euros a diciembre de 2019 a 205 millones a diciembre de 2020.

Adicionalmente tal y como se indica también en la referida nota, la pandemia ha tenido un impacto en la posición financiera de la compañía, que ha conseguido un waiver respecto al cumplimiento de covenants de la deuda a nivel de Heathrow Finance; esto ha supuesto la paralización del pago de dividendos a partir del primer trimestre del ejercicio 2020.

En los estados financieros cerrados a 2020 de FGP Topco, sociedad cabecera del grupo Heathrow, los administradores de la sociedad indican que el impacto del COVID-19 continúa creando una incertidumbre considerable sobre la industria de la aviación, y tras el análisis realizado sobre los diferentes escenarios posibles de la evolución de la actividad en los próximos doce meses, puede producirse un escenario de evolución muy negativa en el que podrían necesitar un nuevo waiver de sus acreedores. En base a lo anterior, los administradores de la sociedad han concluido que existe una incertidumbre material sobre la aplicación del principio de empresa en funcionamiento, no obstante, la calidad crediticia subyacente de la sociedad y del negocio debería permitir en ese escenario el apoyo de los acreedores de la compañía, por lo que las cuentas pueden seguir siendo elaboradas bajo el principio de empresa en funcionamiento.

Teniendo en cuenta dicha situación, Ferrovial ha evaluado la recuperabilidad de la inversión en dicha sociedad concluyendo que en base a la información disponible a la fecha, la inversión es recuperable. Dicha conclusión se basa en el análisis de liquidez, en el grado de cumplimiento de los covenants de la deuda, en la valoración implícita del activo y en el régimen regulatorio aplicable.

En este sentido, los niveles de liquidez de la compañía permitirían hacer frente a todas sus necesidades de pago al menos hasta marzo de 2022 aunque no tuviese ningún tipo de ingresos.

En cuanto a los covenants de la deuda, la compañía considera el escenario “Severe but plausible downside” hasta diciembre de 2021, que supondría una caída aproximada de más de 10 millones de pasajeros frente a la estimación base realizada por la compañía. En este escenario, habría medidas operativas y financieras bajo el control de la compañía que le permitirían mitigar un posible incumplimiento de covenants de deuda. No obstante, y como se ha indicado anteriormente, si la incertidumbre creada por el COVID-19 llevara a escenarios más negativos que el “Severe but plausible downside”, la compañía podría tener que gestionar nuevos waivers al cumplimiento de sus covenants financieros. En este escenario, la calidad crediticia subyacente de la sociedad y del negocio, debería permitir el apoyo de los acreedores de la compañía.

En cuanto a la valoración implícita del activo, FerrovialLa indi ya está ha realizado una estimación de su valor recuperable, y ha concluido que no hay que registrar un deterioro adicional sobre el valor contable del mismo tras las pérdidas ya reconocidas en el ejercicio.

Las principales hipótesis utilizadas en el modelo de valoración han sido las siguientes:

- Se ha considerado el último plan de negocio aprobado por la compañía. Dicho plan se basa en la rentabilidad por activos fijada por el regulador para el período de 6 años, extendido un año, que acaba el 31 de diciembre de 2019.
- Se ha acordado con el regulador una extensión de 2 años del presente periodo regulatorio, H7 (2020 y 2021).
- El valor de la inversión se ha calculado descontando los flujos de caja futuros según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2051. Se ha usado un periodo superior a 5 años para capturar el elevado volumen de inversiones previstas a medio y largo plazo y por la visibilidad de los flujos de caja generados por el activo, que permiten proyectar una estructura de capital en el largo plazo. Un periodo de proyección de 5 años no reflejaría de manera adecuada la valoración del activo. El valor terminal es calculado usando el múltiplo EV/RAB, que asciende a 1,15x. La tasa de crecimiento implícita en el cálculo del valor terminal es de 1,24%.
- Los flujos están descontados a la tasa de descuento desapalancada (7,5% para H7), con el escudo fiscal descontado al coste de la deuda.

El resultado de la valoración presenta una holgura muy relevante respecto a su valor contable. A este respecto es importante considerar que el valor empresa implícito en el valor contable actual, supondría un múltiplo inferior a 1 respecto al RAB a diciembre de 2020.

Por último, respecto al régimen regulatorio del activo, es de destacar que Heathrow ha iniciado un proceso para reabrir el acuerdo del quinquenio regulatorio (Q6), al considerar que el impacto del COVID-19 puede ser considerado una circunstancia extraordinaria que daría derecho a un ajuste compensatorio por las pérdidas producidas en base a la sección 22 de la “Civil Aviation Act”. Dicho proceso se comenta en detalle en el Informe de Gestión, que ha sido formulado conjuntamente con los presentes Estados Financieros Consolidados.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2020-2019

Dada la importancia de esta inversión, se presenta a continuación un detalle del Balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial, relativa a este Grupo de sociedades y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2020.

Los datos de Balance que se desglosan corresponden al 100% de los saldos de HAH y se presentan en libras esterlinas. Los tipos de cambio utilizados en 2020 son 1 EUR=0,89555 GBP (0,84665 en 2019) para saldos de balance y 1 EUR=0,88873 GBP (0,87453 en 2019) para Pérdidas y Ganancias.

Balance de Situación 2020/2019

HAH (100%) Millones de GBP	2020.12	2019.12	Var.
Activos no corrientes	16.823	17.172	-349
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proj. de infraestructuras	13.076	13.522	-445
Derechos de uso por activos en arrendamiento	285	276	9
Activos financieros no corrientes	42	49	-8
Activos por superávit de pensiones	12	33	-22
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	656	539	117
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	4.572	1.851	2721
Clientes y cuentas a cobrar	462	244	218
Derivados financieros	146	0	146
Tesorería y equivalentes	3949	1594	2355
Otros activos corrientes	14	13	1
TOTAL ACTIVO	21.395	19.023	2.371

HAH (100%) Millones de GBP	2020.12	2019.12	Var.
Patrimonio neto	-1.586	15	-1.601
Pasivos no corrientes	20.637	17.846	2.791
Provisiones para pensiones	31	29	2
		0	
Deuda financiera	18.461	15.449	3.012
Impuestos diferidos	652	784	-133
Derivados financieros	1.134	1.227	-93
Otros pasivos no corrientes	359	356	4
Pasivos corrientes	2.344	1.162	1.182
Deuda financiera	1.921	644	1.277
Deudas operaciones de tráfico	386	428	-41
Derivados financieros	21	55	-34
Otros pasivos corrientes	16	36	-20
TOTAL PASIVO	21.395	19.023	2.371

Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2020 a -1.586 millones de libras y experimenta un decrecimiento de -1.601 millones de libras respecto al ejercicio anterior.

De forma adicional al resultado negativo del ejercicio de -1.408 millones de libras, cabe señalar como principales movimientos el impacto negativo por -105 millones de libras registrado en reservas por planes de pensiones, el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -100 millones de libras producido en el primer trimestre, así como el movimiento de valoración negativa de los activos disponibles para la venta de -8 millones de libras, todo ello compensado por un impacto positivo de 21 millones de libras por derivados de cobertura.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que ésta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización fue asignada como mayor valor del fondo de comercio. De esta manera, para obtener el valor en libras de Ferrovial, sería necesario aplicar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (-397 millones de libras) y el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 184 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,89555 GBP) equivalen a los 205 millones de euros de participación.

Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2020 en 20.382 millones de libras, lo que supone un aumento de 4.289 millones de libras respecto al ejercicio anterior (16.093 millones de libras a 31 de diciembre de 2019). Este aumento se debe principalmente al efecto de:

- La posición de liquidez de Heathrow a 31 de diciembre ascendió a los 3.900 millones de libras en efectivo permitiendo cubrir todas las obligaciones previstas más allá de 15 meses en el caso extremo de que no hubiera ingresos. Ha permitido mejorar la liquidez mediante la obtención de 2.500 millones de libras en financiación de deuda durante el año, así como mediante deuda subordinada (línea ADI Finance 2 Ltd) de 750 millones de libras. Heathrow tiene suficiente liquidez para satisfacer todas las necesidades previstas hasta al menos 15 meses en un escenario sin ingresos, o hasta bien entrado el año 2023 según las previsiones de tráfico de HAH.
- Amortización y emisión de bonos por importe de -402 millones y 1.977 millones de libras, respectivamente, así como incremento neto de 2.436 millones de libras de deuda bancaria.
- Decremento de 281 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa.
- Otros movimientos por -4 millones de euros (intereses devengados no pagados y comisiones, principalmente).

Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2020 con unos notacionales totales de 18.710 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notional de 6.794 millones de libras (cobertura de deuda a tipo variable), cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notional de 5.639 millones de libras y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notional de 6.276 millones. Los derivados de inflación tienen por objeto convertir la deuda a tipo fijo a deuda variable a la inflación, con el objeto de servir de cobertura a las variaciones en el activo regulatorio (RAB) provocadas por variación de dicha inflación.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2020-2019

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2020 y 2019.

HAH (100%) Millones de GBP	2020	2019	Var.
Ingresos de explotación	1.175	3.070	-1.894
Gastos de explotación	-1.087	-1.147	60
Resultado bruto de explotación	89	1.922	-1.834
Dotaciones a la amortización	-848	-805	-43
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	-759	1.117	-1.877
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-759	1.117	-1.877
Resultado financiero	-855	-621	-234
Resultado antes de impuestos	-1.614	497	-2.111
Impuesto sobre beneficios	206	-126	332
Resultado operaciones continuadas	-1.408	370	-1.779
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	-1.408	370	-1.779
Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	-396	106	-502

En la nota 2.7 se explica en detalle los diferentes componentes que explican el impacto para el resultado de Ferrovial de la participación en esta sociedad.

Adicionalmente en el informe de gestión se comenta en más detalle la evolución de los resultados de HAH.

3.5.2. Detalles de información relativa a 407 ETR

Al igual que en HAH, dado que en el momento en que se produjo la pérdida de control, la participación de Ferrovial en la 407 ETR fue revalorizada y se consideró la existencia implícita de un fondo de comercio, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

a. Análisis de deterioro

Hasta 2019, la evolución de este activo en los últimos años ha sido muy positiva, con crecimientos anuales medios de ingresos del 10%, de resultado bruto de explotación (EBITDA) del 11% y de dividendos del 11%. En 2020, el tráfico de vehículos ligeros se ha visto impactado por el COVID-19, produciéndose la mayor caída de tráfico en abril (-80% por debajo del año anterior) y recuperándose posteriormente con rapidez, llegando a alcanzar en septiembre 2020 niveles del -38% respecto al año anterior. Posteriormente, debido a la nueva ola de la pandemia y las medidas de confinamiento adoptadas en Toronto, se han producido nuevas caídas del tráfico.

La valoración que realiza Ferrovial de esta concesión, que incluye los efectos estimados de la pandemia, presenta una holgura muy elevada frente al valor en libros. Se han realizado sensibilidades al crecimiento de ingresos y a la tasa de descuento, manteniéndose una amplia holgura.

Para calcular el valor recuperable de una sociedad concesionaria con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos de caja para el accionista esperados hasta el final de la concesión, año 2098 en el caso de la 407 ETR. El Grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de un activo con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico durante la vida de la concesión.

Se ha estimado el Coste de los Recursos Propios (o coste del Equity) conforme al modelo CAPM. Para determinar la tasa de descuento se ha utilizado una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años en Canadá, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima de mercado del 6,0% (misma que en el ejercicio anterior). El resultado es una tasa de descuento (coste del equity o Ke) después de impuestos del 6,50% (7,29% antes de impuestos).

En base a la valoración y su evolución positiva en los últimos años y a las sensibilidades realizadas (principalmente crecimiento de ingresos y aumento de la tasa de descuento), no se han identificado indicios de deterioro.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2020-2019.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2020 son 1 EUR=1,56087 CAD (1,45730 en 2019) para saldos de balance y 1 EUR=1,53765 CAD (1,47998 en 2019) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2020-2019

407 ETR (100%) Mill. CAD	2020	2019	Var.
Activos no corrientes	4.598	4.539	59
Imov. en Proy. de infraestructuras	4.016	4.007	9
Activos financieros no corrientes	580	491	90
Impuestos diferidos	2	41	-39
Activos corrientes	1054	812	243
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	173	254	-81
Tesorería y equivalentes	881	557	324
Total Activo	5.652	5.350	302
Patrimonio neto	-4.703	-4.288	-415
Pasivos no corrientes	10.154	9.396	758
Deuda financiera	9.603	8.868	735
Impuestos diferidos	551	528	23
Pasivos corrientes	201	242	-41
Deuda financiera	124	143	-18
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	77	99	-23
Total Pasivo	5.652	5.350	302

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2020, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una reducción de 415 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 148 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 563 millones de dólares.

El 43,23% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable consolidado de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010, asignada a mayor valor de la inversión, así como el fondo de comercio originado en 2009 por la fusión entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transportes, S.A.. De esta manera, para obtener el valor en libros consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 43,23% de los fondos propios anteriormente presentados (-2.033 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.594 y 1.319 millones de dólares canadienses, respectivamente) que supone un total de 1.880 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,56087 CAD) equivalen a los 1.205 millones de euros de participación.

Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2019 en 716 millones de dólares, principalmente por la emisión de bonos en el mes de marzo por importe nominal de 1.450 millones de dólares (Serie 20-A1 con vencimiento 2050 por 700 millones de dólares, Serie 20-A2 por 350 millones de dólares con vencimiento 2025 y Serie 20-A3 por 400 millones de dólares con vencimiento 2032). Este aumento se ven compensado por el repago por -705 millones de dólares de la serie de bonos 10 A-3 y 99 A-5 y la amortización ordinaria de la serie de bonos 99 A-3 y 00 A-2 por -14,7 millones de dólares.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2020-2019

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2020 y diciembre 2019:

407 ETR (100%) Mill. CAD	2020	2019	Var.
Ingresos de explotación	909	1.505	-597
Gastos de explotación	-169	-196	27
Resultado bruto de explotación	740	1.309	-569
Dotaciones a la amortización	-97	-106	8
Resultado de explotación	642	1.204	-561
Resultado financiero	-441	-420	-21
Resultado antes de impuestos	201	783	-582
Impuesto sobre beneficios	-53	-207	154
Resultado neto	148	576	-428
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de CAD)	64	249	-185
Ajuste amortización tras pérdida de control (Millones CAD)	-13	-22	9
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones CAD)	51	227	-176
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones EUR)	33	153	-120

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Ingresos de Explotación (-597 millones de dólares) como consecuencia del menor tráfico por el efecto del COVID-19.

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

De esta manera, al 43,23% del resultado local (64 millones de dólares), sería necesario deducirle -13 millones de dólares de amortización, de forma que el importe resultante de 51 millones de euros por el tipo de cambio medio (1 EUR = 1,53765 CAD), se obtienen los 33 millones de euros asignables a Ferrovial en 2020 (ver Nota 2.7). A 2019 (1 EUR = 1,47988 CAD), se obtienen los 153 millones de euros asignables a Ferrovial en 2019 (ver Nota 2.7).

3.5.3. Detalles de información relativa a AGS

Dentro del resto de activos consolidados por puesta en equivalencia destaca la participación en el 50% del capital de la sociedad AGS, titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido.

Los tres aeropuertos se han visto afectados de manera relevante por el impacto del COVID-19 en el negocio aeroportuario. Como se comenta en la nota 1.2 el volumen de pasajeros se ha visto reducido en un 76% respecto a las cifras del año anterior. Esta evolución, junto a una serie de gastos extraordinarios destinados a reducir los gastos operativos recurrentes de la compañía, han supuesto para Ferrovial un resultado neto de -51 millones de euros.

La integración de estos resultados negativos, junto a otros impactos en fondos propios, ha supuesto que el valor en libros de la participación de Ferrovial se haya reducido de 59 millones en 2019 a cero en 2020.

Adicionalmente, y tal y como se indica en la nota 3.6, la compañía tiene otorgado un préstamo subordinado por parte de Ferrovial por un nominal de 98 millones de libras.

3.5.4. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas**a) Movimiento de resto de asociadas**

El desglose de las sociedades asociadas con el detalle del valor consolidado de las mismas y sus principales magnitudes puede consultarse en el Anexo II.

El movimiento durante el ejercicio de la participación sobre estas sociedades ha sido el siguiente:

2020	RESTO
Saldo 31.12.19	388
Participación en el resultado (Nota 2.7)	36
Dividendos	-11
Diferencias de cambio	-5
Pensiones	0
Variación de perímetro	-160
Reclasificaciones y traspasos (Nota 6.3.)	-3
Otros	55
SALDO 31.12.20	300

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las joint ventures de autopistas portuguesas (29 millones de euros), por el resultado de FMM Company (8 millones de euros), y otras asociadas (-1 millón de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden a Autopistas por 11 millones de euros (principalmente de EuroScut Algarve, S.A., Auto-Estradas Norte, S.A., y A66 Benavente-Zamora).

Las variaciones de perímetro por -160 millones de euros corresponden fundamentalmente al registro de la venta del 29% de Autoestradas Norte, del 28% de Euroscut Algarve, y del 28% de Algarve BV (-166 millones de euros), explicada en el apartado 3.5. anterior.

Por último, en Autopistas se ha registrado el efecto positivo de la aportación de capital de 61 millones de la I-66 (de los cuales se han desembolsado 35 millones de euros).

Ver comentarios adicionales en el punto b.2) a continuación.

b) Otros desgloses de información relativos a sociedades puestas en equivalencia

b.1) Autopista I-66

En noviembre de 2017 tuvo lugar el cierre financiero de la Autopista I-66 en Virginia. La participación sobre la sociedad concesionaria es del 50% y se consolida por puesta en equivalencia.

Aunque la inversión en el capital de la sociedad a cierre del ejercicio 2020 es de 35 millones de euros, existe un compromiso de inversión adicional de 590 millones de euros en los próximos 4 años.

A 31 de diciembre de 2020, el principal activo de la autopista corresponde al inmovilizado en proyectos de infraestructuras por 1.780 millones de euros (1.222 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). Desde el punto de vista de los pasivos, destaca la deuda financiera por 1.681 millones de euros (1.319 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

b.2) Otra información

Además, existen algunas sociedades asociadas cuyo valor en libros es cero. De acuerdo con la NIC 28, si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede su participación en ésta, el inversor dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales, salvo que existan obligaciones legales o implícitas que justifiquen el registro de un pasivo por las pérdidas adicionales una vez reducido el valor de la inversión a cero.

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

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

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 6.5.

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2020.

MOVIMIENTOS DURANTE 2020 (millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCT. Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2020	170	970	106	1.246
Adiciones	16	1.614	7	1.637
Retiros	-11	-1.868	-1	-1.880
Traspasos y otros	0	0	-76	-76
Efecto tipo de cambio	-11	-63	-1	-75
Variaciones de perímetro	0	0	0	0
SALDO AL 31/12/2020	164	654	34	852

Nota: saldos presentados netos de provisiones

- La partida “Préstamos a largo plazo en sociedades asociadas” recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS (ver 3.6.1.) por importe de 100 millones de euros (106 millones de euros en 2019) y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 64 millones de euros (64 millones de euros en 2019).
- La partida “Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros” corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago de inversiones futuras, gastos operativos o servicio de la deuda. En concreto, la reducción neta por -316 millones de euros se corresponde principalmente a LBJ Infraestructure Group por -193 millones de euros netos (en relación al pago de dividendos del proyecto por 229 millones de dólares, una vez cumplidos los plazos del contrato para proceder a su distribución) y a NTE Mobility Partners Segments 3 LLC por -57 millones de euros, cuya reducción se debe fundamentalmente a pagos de inversiones realizadas en el segmento 3C.
- En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.
- Por último, la partida “Resto de cuenta a cobrar” comprende:
 - Otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo.
 - La variación se debe, principalmente, al saldo de 76 millones de euros de la autopista M-203 correspondientes a la cuenta recuperable de la Administración. Durante el ejercicio 2020, tras la resolución emitida por parte de la Administración sobre la compensación a recibir, se ha traspasado al corto plazo al estimarse su cobro en el ejercicio 2021 (ver Nota 4.2 y Nota 6.5.1).
 - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 15 millones de euros (16 millones de euros a diciembre de 2019).

3.6.1. Préstamo concedido a AGS

Como se ha indicado en la nota 3.5.3 Ferrovial tiene otorgado un préstamo subordinado a la sociedad AGS por valor de 98 millones de libras. El otro accionista de la sociedad tiene otorgado un préstamo en las mismas condiciones.

Adicionalmente, en noviembre de 2020 los dos socios de la compañía aprobaron la aportación de deuda subordinada adicional por importe de 50 millones de libras, correspondiéndole a Ferrovial 25 millones.

Dado el impacto que la crisis del COVID-19 está teniendo en la sociedad, se ha realizado un análisis de recuperabilidad de dichos préstamos. A estos efectos, es de destacar que la sociedad está financiada adicionalmente por un préstamo sindicado bancario por valor de 756 millones de libras, sin garantía de los accionistas, que tiene vencimiento en marzo de 2022 y que durante el ejercicio 2020 se ha obtenido un waiver de las entidades financieras que forman parte del sindicato bancario respecto al incumplimiento de los covenants en junio y diciembre de 2020.

En el ejercicio de recuperabilidad de dicho activo se ha tenido en cuenta las expectativas de evolución futura del activo, la situación de liquidez de la compañía prevista durante 2021 y primer trimestre del 2022, y la situación de la deuda bancaria que vence en febrero de 2022.

- Evolución futura del activo: Hay que tener en cuenta que la sociedad es propietaria de los activos y por lo tanto su operación no está sujeta a un periodo concesional. En base a lo anterior se ha elaborado un modelo en el que se considera una recuperación progresiva del tráfico a medida que el proceso de vacunación empieza a ser efectivo, las hipótesis incluidas en ese modelo son coherentes con las previsiones que diferentes fuentes realizan sobre la evolución del tráfico aéreo. Dicho modelo implica una valoración total del activo por encima del valor en libros de los importes actualmente invertidos.
- Liquidez: Los planes de contingencia aplicados durante 2020, han permitido que la compañía haya cerrado el ejercicio con una posición de liquidez positiva. Partiendo de dicha posición, la compañía ha elaborado un escenario en el que asume una ligera recuperación del tráfico en el segundo semestre del año tras la estabilización del proceso de vacunación. Dicho análisis permite concluir que la compañía no tendría necesidades de liquidez, adicionales a los 50 millones ya comprometidos por los socios, en el periodo de doce meses desde la formulación de estas cuentas anuales.
- Situación de la deuda bancaria: La compañía ha iniciado un proceso de renegociación de dicha deuda con las entidades financieras que se encuentra en una fase muy incipiente. El planteamiento es llegar a un acuerdo de posible extensión de la deuda actual por un periodo de 3 años, periodo que permitiría devolver el activo a condiciones normales de operación.

En base a los tres factores analizados, se concluye que, con la información actualmente disponible, es probable la recuperación de los importes prestados a la compañía.

Independientemente de lo anterior, en base a lo establecido en la norma NIIF 9 se ha dotado una provisión por pérdidas esperadas en base al deterioro de la calidad de crédito de la compañía, por importe de 9 millones de euros.

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2019:

MOVIMIENTOS DURANTE 2019 (millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCT. Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2019	173	473	108	754
Adiciones	0	1.085	12	1.097
Retiros	1	-557	-17	-572
Traspasos y otros	-1	0	0	-1
Efecto tipo de cambio	6	6	3	15
Reclas. Actividades Discontinuas	-9	-37	0	-46
SALDO AL 31/12/2019	170	970	106	1.246

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

Se describen en esta Nota los activos por derecho de uso registrados en aplicación de la NIIF 16 Arrendamientos y los pasivos asociados a los mismos.

En la nota 1.3.1.a) se detalla la política contable que afecta a los contratos de arrendamiento. La NIIF 16 afecta al grupo por aquellos contratos en los que actúa como arrendatario.

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

MOVIMIENTO DURANTE 2020 (Millones de euros)	TERRENOS	EDIFICIOS	VEHÍCULOS	INST. TÉCNICAS Y MAQUINARIA	EQUIP. OFICINA Y OTROS	TOTAL
SALDO AL 31/12/2019	7	61	34	23	2	126
Adiciones	2	11	24	6	1	43
Retiros	-2	-2	-2	-1	-0	-7
Traspasos y otros	0	0	0	0	0	0
Impacto amortización	-2	-19	-21	-14	-1	-57
Variaciones de perímetro	0	1	-4	-0	0	-3
Efecto tipo de cambio	-0	-2	-2	-1	-0	-6
SALDO AL 31/12/2020	5	48	29	12	3	97

El Grupo tiene principalmente contratos de arrendamiento de edificios, vehículos e instalaciones técnicas y maquinaria. Los edificios son los que aportan mayor valor a los activos por derecho de uso, que se corresponden principalmente con las oficinas de los diferentes negocios, cuya duración es a largo plazo.

Así, la variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 43 millones de euros, de los cuales 39 millones de euros están asociados a contratos de arrendamientos de la división de Construcción (fundamentalmente en Polonia y construcción exterior).

Como contrapartida a los derechos de uso por 97 millones de euros, la deuda por arrendamientos asciende a 120 millones de euros, de los que 61 millones de euros se encuentra clasificados a largo plazo y 59 millones de euros a corto plazo.

Es necesario destacar, como se menciona en la Nota 1.2.1.a), que la actividad inmobiliaria en Polonia registra ciertos bienes en régimen de arrendamiento en los epígrafes de Existencias e Inversiones Inmobiliarias, de forma que estos contratos tienen un coste neto de 19 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 (23 millones de euros en 2019) y son los que explican fundamentalmente la diferencia entre el saldo final de los activos por derecho de uso y el pasivo por arrendamientos.

A continuación, presentamos el movimiento del ejercicio 2020, en relación a la deuda por arrendamiento asociada a los contratos vivos:

	DEUDA POR ARRENDAMIENTO
SALDO AL 31/12/2019	153
Altas por nuevos contratos	41
Gastos financieros asociados	4
Bajas por pagos	-59
Impacto de tipo de cambio	-7
Variaciones de perímetro y otros	-11
SALDO AL 31.12.2020	120
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	61
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	59

Los gastos financieros asociados a los contratos de arrendamiento ascienden a 31 de diciembre de 2020 a 4 millones de euros. Los pagos por arrendamiento del ejercicio, por su parte, han supuesto -59 millones de euros (ver nota 5.3).

Se presenta el desglose de la deuda por vencimientos futuros a 31 de diciembre 2020 en cada área de negocio:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026 Y SIGUI ENTES	TOTAL
Corporación	3	3	3	3	3	0	15
Construcción	54	22	12	5	6	3	102
Autopistas	1	1	0	0	0	0	3
Aeropuertos	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DEUDA ARRENDAMIENTOS	58	26	15	8	9	4	121

El gasto por arrendamiento registrado en la cuenta de resultados a 31 de diciembre 2020 asciende a 221 millones de euros (255 millones de euros en 2019) y corresponde a los siguientes conceptos:

a. Gasto por contratos que aun cumpliendo la definición de arrendamiento de la NIIF 16, caen dentro de alguna de las excepciones a la aplicación de la norma. En este sentido, dada la naturaleza de la actividad del grupo, los activos se alquilan normalmente para acometer las diferentes fases de un proyecto por periodos que son inferiores a un año o que son considerados de bajo valor (inferiores a 5.000€).

b. Gasto por contratos que no están en el alcance de la NIIF16, fundamentalmente porque los activos en alquiler no se encuentran identificados individualizadamente y son fácilmente sustituibles por el proveedor de los mismos.

Dentro de este importe se encuentran detallados los pagos variables no incluidos en el valor del pasivo, los cuales ascienden a 1 millón de euros.

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE

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

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Existencias	699	-49	1	38	690
Deudores y otras cuentas a cobrar a CP	1.256	-62	20	78	1.292
Acreedores y otras cuentas a pagar CP	-3.072	160	-14	-103	-3.029
TOTAL	-1.116	49	8	13	-1.047

El capital circulante ha experimentado un incremento de 70 millones de euros durante el ejercicio 2020.

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

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de Existencias a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es la siguiente:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Existencias comerciales	390	-25	0	9	375
Materias primas y otros aprovisionamientos	237	-20	0	41	258
Costes de licitación y movilización	73	-4	1	-12	58
Existencias	699	-49	1	38	690

De las Existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2020, 368 millones de euros corresponden a la división de Construcción, principalmente por la actividad inmobiliaria en Polonia (383 millones de euros en 2019).

En cuanto a Materias primas y otros aprovisionamientos, 255 millones corresponden a la división de Construcción, fundamentalmente a Budimex, por importe de 93 millones de euros (112 millones de euros en 2019,) y a sus filiales en Estados Unidos y Canadá, por importe de 140 millones de euros (102 millones en 2019).

Tanto para los costes de licitación como para los costes de movilización, la amortización se realiza de forma sistemática, de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo. Durante el ejercicio 2020 se han amortizado 10 millones de euros de los costes de licitación y 0,3 millones de euros de los costes de movilización.

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2020 y 2019:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	892	-51	24	92	956
Otras cuentas a cobrar	364	-11	-3	-15	335
TOTAL DEUDORES	1.256	-62	20	78	1.292

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es como sigue:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Clientes	805	-35	18	38	827
Provisiones clientes	-225	2	0	15	-207
Clientes netos	580	-32	18	54	619
Obra ejecutada pendiente de certificar neta	217	-13	5	35	244
Retenciones por garantía	94	-6	1	3	93
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	892	-51	24	92	956

La variación del epígrafe "Otros" (92 millones de euros), se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción (84 millones de euros), consecuencia de la evolución de la actividad.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020 no hay saldo en balance referente a contratos de factoring (1 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

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

	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	568	60 %	39	n.a.	607	63 %
Privados	242	26 %	8	n.a.	250	26 %
Grupo y Asociadas	134	14 %	-34	n.a.	100	10 %
TOTAL	943	100 %	13	N.A.	956	100 %

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

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

(Millones de Euros)	2020	2019
Saldo inicial	225	227
Cargos a la cuenta de resultados:	5	3
Dotaciones	13	8
Reversiones	-8	-5
Aplicaciones	-21	-6
Efecto tipo de cambio	-2	1
Trasposos y otros	0	0
SALDO FINAL	207	225

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

b) Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es como sigue:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Anticipos entregados a proveedores	65	-4	0	-5	57
Deudores varios	151	-6	2	14	160
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	33	0	-4	-25	3
Créditos con las Administraciones Públicas	116	-1	0	2	116
OTRAS CUENTAS A COBRAR	364	-11	-3	-15	335

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas relacionadas con la actividad habitual pero cuya contrapartida no es el cliente principal del contrato. La variación frente a diciembre 2019 se debe principalmente a la reclasificación de cuentas de largo plazo a cuentas de circulante de la deuda pendiente de cobrar con la Comunidad de Madrid por el contencioso administrativo de la Autopista M-203 (ver Nota 6.5.1), compensado parcialmente por cobros de seguros en la actividad de construcción.

Finalmente, en el epígrafe "Créditos con Administradores Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por impuestos distintos a Impuestos sobre las Ganancias.

4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2020 y 2019:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Acreeedores comerciales	1.327	-64	8	119	1.390
Obra Certificada por Anticipado	755	-45	2	91	803
Anticipos	636	-36	0	-70	529
Otras deudas no comerciales	354	-15	4	-37	307
ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	3.072	-160	14	103	3.029

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2020 y 2019:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Acreedores comerciales	910	-52	6	61	926
Acreedores comerciales enviados a confirming	172	0	1	41	215
Retenciones realizadas a proveedores	245	-12	0	17	249
ACREEDORES COMERCIALES	1.327	-64	8	119	1.390

La partida de Acreedores Comerciales experimenta un incremento de 62 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2019. Excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro la variación de los acreedores comerciales se incrementa 119 millones de euros, principalmente en la División de Construcción. Respecto a los acreedores comerciales enviados a confirming, donde se registra los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming (ver Nota 1.3.3.3 sobre políticas contables), experimenta un incremento de 41 millones de euros, pasando de un saldo de 172 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 a 215 millones de euros en diciembre 2020.

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

b) Obligación de información en relación al pago de proveedores establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010

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

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2020 y 2019:

(Días)	2020	2019
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES	41	39
Ratio de operaciones pagadas	41	39
Ratio de operaciones pendientes de pago	37	43
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	685.411.852	676.032.321
TOTAL PAGOS PENDIENTES	21.572.506	19.316.271

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

Respecto al periodo medio de pago a proveedores de las actividades discontinuadas el desglose es el siguiente:

(Días)	2020	2019
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	53	55
Ratio de operaciones pagadas	52	55
Ratio de operaciones pendientes de pago	72	67
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	597.633.850	625.129.365
TOTAL PAGOS PENDIENTES	29.372.206	29.257.855

c) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- El importe de obra certificada por anticipado (ver definición en las notas 4.4 y 1.2.3.4) ha experimentado un aumento de 49 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2019, debido al incremento del volumen de facturación frente al ritmo de ejecución de los trabajos, fundamentalmente en obras de la actividad internacional.
- El saldo de anticipos de clientes (ver definición en el apartado 4.4) se reduce -106 millones de euros (-70 millones de euros excluyendo el tipo de cambio) frente a diciembre 2019, principalmente por la devolución de anticipos en la División de Construcción en Estados Unidos.

d) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Remuneraciones pendientes de pago	133	-8	2	26	153
Deudas con Hacienda Pública	168	-9	3	-49	113
Otros acreedores	54	-3	0	-9	41
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	354	-20	4	-31	307

4.4. INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15**SalDOS de balance relativos a contratos con clientes**

Como se indica en la Nota 1.2.3.4 relativa a la política de reconocimiento de ingresos en contratos (NIIF 15), en aquellos contratos en que las obligaciones de desempeño se miden a lo largo del tiempo, sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos por los servicios prestados y los importes efectivamente facturados al cliente. Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos, la diferencia se registra como un activo denominado obra ejecutada pendiente de certificar, dentro del epígrafe de Clientes por ventas y prestación de servicios (Nota 4.2.a), mientras que si el nivel de reconocimiento de ingresos es inferior al importe facturado se reconoce un pasivo denominado obra certificada por anticipado, dentro del epígrafe de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a corto plazo (Nota 4.3).

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

Dichos saldos figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 4.3.a).

En contrapartida a los anticipos, en algunos contratos el cliente retiene parte del precio a abonar en cada una de las certificaciones en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones contractuales, no produciéndose la devolución hasta la liquidación definitiva del contrato. Dichos saldos figuran en el activo del balance dentro del epígrafe Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 4.2.a).

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

A continuación, se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2020 y de 2019:

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2020
Obra ejecutada pendiente de certificar	217	-13	5	35	244
Retenciones	94	0	1	-2	93
Total activos de contratos con clientes	311	-13	6	33	337
Obra Certificada por Anticipado	755	-45	2	91	803
Anticipos	636	-36	0	-70	529
Total pasivos de contratos con clientes	1.390	-81	2	21	1.333

El saldo a 31 de diciembre de 2020 de la obra ejecutada pendiente de certificar corresponde prácticamente en su totalidad a las cifras relativas a ingresos del contrato principal firmado con el cliente, ya que conforme a la política general establecida en el Grupo solo pueden reconocerse aquellos trabajos que sean exigibles, esto es, que estén aprobados por el cliente. En el saldo de reclamaciones, sólo se incluyen aquellos casos en los que se considera altamente probable que no haya una reversión de ingresos en el futuro.

En general las obligaciones de desempeño de las actividades de construcción se satisfacen a lo largo del tiempo por lo que, dado que los importes relativos a modificaciones y reclamaciones no son relevantes en el epígrafe de Obra Ejecutada Pendiente de Certificar, el saldo de dicho epígrafe corresponde fundamentalmente a diferencias entre los importes ejecutados y certificados, motivadas por diferencias temporales en el proceso de certificación y revisión por parte del cliente, hitos de facturación, calendario de certificaciones, etc.

Otros desgloses relativos a NIIF 15:

Ingresos relativos a contratos de clientes:

Del total de ingresos reconocidos durante el ejercicio (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 6.255 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 98,6% de la cifra de ventas reconocida.

(Millones de euros)	2020
Construcción	5.788
Autopistas	386
Aeropuertos	8
Resto segmentos	72
Ventas relacionadas con contratos con clientes	6.255

Respecto a los ingresos pendientes de reconocer relativos a obligaciones de desempeño no ejecutadas al cierre del ejercicio, dicha partida corresponde con lo que habitualmente se conoce como cartera (ver definición en el apartado de Medidas Alternativas de Rendimiento dentro del Informe de Gestión).

Dicha cifra se desglosa en la siguiente tabla, por área de negocio, e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que la misma se materialice en ingresos.

INGRESOS	2021	2022	2023	2024	2025 y siguientes	TOTAL
Construcción	5.261	2.144	1.887	708	130	10.129
Total	5.261	2.144	1.887	708	130	10.129

El total de contratos en vigor en las actividades de construcción alcanza aproximadamente 636.

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN

Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial, analizando tanto la variación de su Patrimonio Neto (Nota 5.1), como su Deuda Neta Consolidada (Nota 5.2 - entendida como el saldo de tesorería y equivalentes neteado por el importe de la deuda financiera, bancaria y obligaciones), desglosada entre las sociedades proyecto y ex proyecto. Igualmente se describe la exposición a los principales riesgos financieros y las políticas de gestión de los mismos (Nota 5.4), así como de los derivados que tiene contratados en relación con dichas políticas (Nota 5.5).

El Patrimonio Neto (Nota 5.1) atribuido a los accionistas se reduce respecto al ejercicio anterior, debido fundamentalmente a la remuneración al accionista, así como al resultado negativo del ejercicio.

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS

(Millones de euros)

SALDO FINAL 31/12/2019	4.304
Resultado neto	-410
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	-347
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	46
Remuneración accionista	-377
Otros	-25
Saldo final 31/12/2020	3.187

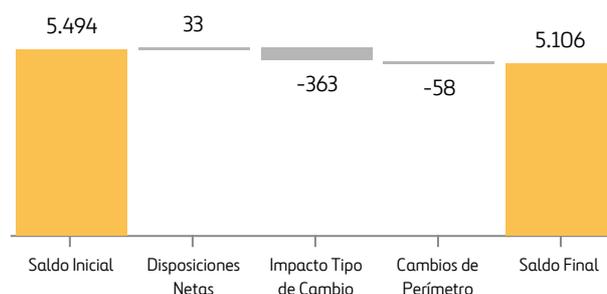
La deuda neta consolidada (nota 5.2) de Ferrovial ex proyectos, incluyendo las actividades discontinuadas, se sitúa en 1.991 millones de euros frente a 1.631 millones de euros en 2019.

La mejora en el ejercicio se explica por la evolución del flujo de caja (Nota 5.3), que sí incluye los movimientos de las actividades discontinuadas. En dicha evolución destaca el positivo flujo de actividad antes de impuestos de 1.054 millones de euros, principalmente por las desinversiones del ejercicio (501 millones de euros), el flujo de actividad generado en los negocios de Construcción y Servicios y el cobro de dividendos de proyectos que aunque experimenta una reducción respecto al ejercicio anterior alcanza la cifra de 458 millones de euros.

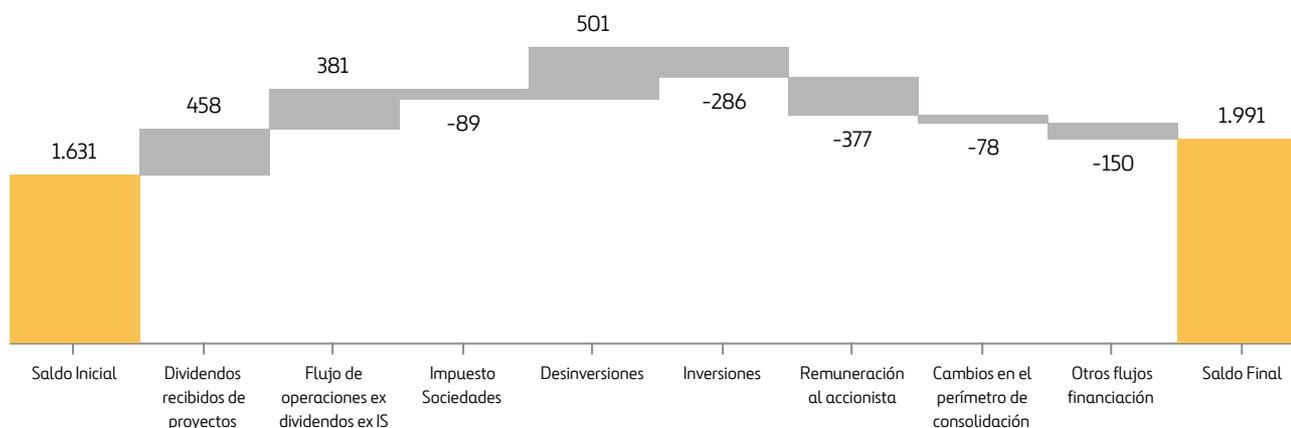
Esta situación de caja neta positiva sigue permitiendo conservar una holgura importante respecto al objetivo de mantener un grado de rating investment grade, donde la compañía considera una métrica relevante un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) ex proyectos sobre resultado bruto de explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces. El rating actual de Ferrovial se mantiene en BBB.

Con respecto a la deuda bruta de proyectos, la variación frente al año anterior (5.106 millones en diciembre 2020 frente a 5.494 millones en diciembre 2019), se debe principalmente al impacto por tipo de cambio -363 millones de euros.

Variación Deuda Bruta Proyectos



Evolución Deuda Neta Consolidada Ex proyectos



5.1. PATRIMONIO NETO

5.1.1 Variaciones de Patrimonio Neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2020 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2020 y diciembre 2019:

	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 31.12.2019	4.304	783	5.087
	0	0	0
Patrimonio Neto a 01.01.2020	4.304	783	5.087
Resultado consolidado del ejercicio	-410	51	-359
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-130	-27	-157
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-31	0	-31
Diferencias de conversión	-187	-25	-211
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	-347	-52	-399
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	46	0	46
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	-711	-1	-712
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-119	-134	-252
Operaciones de autocartera	-258	0	-258
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA	-377	-134	-511
Ampliaciones y reducciones de capital	0	15	15
Sist. retributivos vinculados a la acción	-9	0	-9
Bono Híbrido	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	5	-24	-20
Otros movimientos	-17	1	-16
OTRAS TRANSACCIONES	-29	-8	-37
Patrimonio Neto a 31.12.2020	3.187	640	3.827

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2020, cuya evolución ha supuesto una reducción de -1.117 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Resultado consolidado del ejercicio de -410 millones de euros para la sociedad dominante.

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5 y cuyo impacto negativo ha sido de -130 millones de euros, de los cuales, -111 millones corresponden a las sociedades por integración global, -21 millones a las de puesta en equivalencia y 2 millones las sociedades mantenidas para la venta y de operaciones discontinuadas.
- Planes de prestación definida: Recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el Grupo constituidos, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de -31 millones de euros netos de impuestos en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH/AGS).

- Diferencias de conversión: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4, han generado unas diferencias de conversión de -187 millones de euros para la sociedad dominante. Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (ver Nota 5.5). En el siguiente cuadro se muestra el desglose de la variación de las diferencias de conversión atribuidas a la sociedad dominante por moneda:

(Millones de euros)	DICIEMBRE 2020
Dólar canadiense	-112
Libra esterlina	-28
Dólar americano	-28
Peso Colombiano	-12
Zloty Polaco	-10
Resto monedas	2
TOTAL	-187

Importes transferidos a la Cuenta de Resultados:

Se recoge en este apartado el impacto correspondiente a la reclasificación desde fondos propios a resultados, según la NIC 21, de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión y a los derivados utilizados a efectos de cobertura correspondientes a la venta de Broadpectrum y a la venta parcial de la autopista Norte Litoral (ver Nota 1.1.4) por importe neto de 46 millones de euros (57 millones antes de impuestos). Este importe se reporta dentro de la línea Resultado de Actividades discontinuadas de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias por la parte correspondiente a la venta de Broadpectrum (ver Nota 2.9) y dentro de la línea de Deterioros y enajenaciones (ver Nota 2.5) en la parte de la venta parcial de la autopista Norte Litoral.

Remuneración al accionista:

- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 17 de abril de 2020 aprobó, por quinto año consecutivo, un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Fruto de dicho acuerdo a lo largo del ejercicio 2020 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
 - En mayo de 2020, se emitieron 6.134.989 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,2 millones de euros (sin impacto en caja), y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 93 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,312 euros.
 - En noviembre de 2020, se emitieron 6.012.605 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,2 millones de euros (sin impacto en caja), y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 28 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,200 euros.

- El impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2020 ha alcanzado los 377 millones de euros (Nota 5.3). La diferencia entre los 119 millones de euros de dividendo flexible y 258 millones de euros de adquisición de acciones propias que aparecen en la anterior tabla y los 122 millones de euros de dividendo flexible y 255 millones de euros de adquisición de acciones propias que se desglosan en el estado de flujo de caja (Nota 5.3), viene motivada por la emisión de nuevas acciones contra reservas comentada anteriormente por importe de 2,4 millones de euros.

Sistemas retributivos vinculados a la acción:

Durante el ejercicio 2020 se han adquirido un total de 636.789 acciones, correspondientes a un 0,43 % del capital de Ferrovial para ser posteriormente entregadas, junto con parte de la autocartera existente al inicio del ejercicio, en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 17,4 millones de euros y el resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la sociedad asciende a -9 millones de euros.

Cabe señalar, tal y como se menciona en la Nota 5.5, que la Sociedad tiene contratados Equity Swaps al objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que puede significar el ejercicio de estos sistemas de retribución. Estos instrumentos suponen un impacto en el resultado financiero por valor razonable de -10 millones de euros.

Bono Híbrido subordinado:

El movimiento del año recoge los costes asociados a este instrumento de patrimonio, descrito en la Nota 5.1.2 d) posterior, que suponen un impacto negativo de -8 millones de euros en el ejercicio 2020.

Las variaciones de perímetro se componen de las siguientes operaciones:

La operación de venta del 5% de las participaciones del Grupo en Budimex, que ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía de 43 millones de euros (ver Nota 1.1.4) que se ha registrado como mayor valor del patrimonio atribuible a la sociedad dominante.

La operación de compra del 15% de la autopista I-77 Mobility Partners LLC (ver Nota 1.1.4) ha supuesto un impacto de -38 millones de euros en el patrimonio atribuible a la sociedad dominante.

5.1.2 Componentes del Patrimonio Neto

A continuación, se presenta una explicación de cada una de las partidas del Patrimonio Neto, tal y como se presenta en el Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto:

a) Capital Social

A 31 de diciembre de 2020 el capital social asciende a 146.580.475,20 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 732.902.376 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Apertura	735.215.443	147.043.089
Dividendo flexible	12.147.594	2.429.519
Reducción de capital	-14.460.661	-2.892.132
ACCIONES FINAL	732.902.376	146.580.475

A 31 de diciembre de 2020, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,265 %, sociedad controlada por el Presidente del Consejo de Administración de la compañía, D. Rafael del Pino y Calvo Sotelo.

Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Prima de emisión y prima de fusión

La prima de emisión y prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (actualmente Ferrovial, S.A.) en 2009, de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2020 a 647 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2019 el número de acciones en autocartera ascendía a 3.276.261 acciones. A lo largo del ejercicio 2020 se han producido las siguientes variaciones:

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

La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 17 de abril de 2020 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias por importe máximo de 360 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. A lo largo del ejercicio 2020 se han adquirido 11.704.701 acciones propias a un precio medio de 21,83 euros por acción, representando un desembolso total de 255,5 millones de euros. Posteriormente se ha acordado una reducción de capital de 14.460.661 acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 3 millones de euros y un impacto de -256 millones de euros registrado contra reservas de libre disposición (prima de fusión), correspondiente a la diferencia entre el valor nominal y el coste de adquisición de las acciones amortizadas.

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2020 (634.034 acciones) tiene un valor de mercado de 14 millones de euros.

d) Otros instrumentos de patrimonio

El Grupo, a través de su filial Ferrovial Netherlands BV y con garantía de Ferrovial, S.A., realizó en el ejercicio 2017 una emisión de bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros y un cupón anual del 2,124% hasta la primera fecha de recálculo (mayo 2023). Tras esta primera fecha de recálculo, el cupón será modificado a un tipo equivalente al de sumar un 2,127% al tipo swap a 5 años de ese momento. El mismo cálculo se realizará nuevamente cada 5 años hasta 2043, año a partir del cual el tipo swap a 5 años de ese momento se incrementará en un 2,877%.

Dichos bonos son amortizables por primera vez a opción del emisor en 5 años y medio (2023) desde la fecha de emisión (desde el 14 de febrero de 2023 hasta el 14 de mayo 2023 incluidos) y, posteriormente, en cada fecha de pago de cupón. Asimismo, Ferrovial tiene también la facultad de diferir en el tiempo el pago de los cupones, no siendo exigibles por los titulares.

Tal y como se menciona en la Nota 1.2.3.3, cuando es el emisor el que tiene el derecho a decidir tanto el repago del principal como la posibilidad de diferir el pago de los cupones del bono, el instrumento se clasifica como patrimonio neto.

Así, estos bonos perpetuos subordinados se registran en el epígrafe de “Otros instrumentos de patrimonio”. Los costes asociados a la emisión del mismo, así como el interés devengado y pago del cupón, se registran dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, y alcanzan a cierre de 2020 la cifra acumulada de -27 millones de euros (-8 millones de euros devengados en el presente ejercicio).

Independientemente de que desde un punto de vista contable este tipo de instrumento se trate como fondos propios, el criterio seguido por las agencias de rating a efectos de analizar el nivel de endeudamiento del Grupo, es el de considerar la emisión del bono híbrido total o parcialmente como deuda y/o parcialmente equity, según las metodologías actuales aplicadas por cada una de estas agencias.

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado “ajustes por cambio de valor” del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2020 es de -1.496 millones de euros, se incluye el importe acumulado en reservas de los ajustes por diferencias de conversión (-610 millones de euros), planes de pensiones (-477 millones de euros) y valoración de derivados (-409 millones de euros).

En relación con lo exigido en la NIC 1 relativa al desglose de “ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio”, es importante destacar que el único epígrafe que conforme a la normativa contable no puede ser objeto de transferencia a futuro a la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

f) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 3.397 millones de euros (3.928 millones en 2019). Dentro de estas, se encuentran las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, correspondientes principalmente a la Reserva Legal por importe de 30 millones de euros.

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

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

2020 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVO	FFPP	PNT	RESULTADO NETO
Autopista Terrasa Manresa	1.069	261	807	31	37
LBJ Infraestructure Group	1.987	1.827	160	-1.358	-24
NTE Mobility Partners	1.543	1.498	45	-1.007	20
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	1.851	1.498	353	-748	10
I-77 Mobility Partners LLC	629	444	185	-222	-5
Budimex	1.724	1.417	307	465	52

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2020.

Sociedad	Saldo 31.12.2019	Resultado	Derivados	Dif. conversión	Dividendos	Ampl. Capital	Otros	Saldo 31.12.2020
Autopista Terrasa Manresa	208	11	-28	0	0	0	-0	192
LBJ Infraestructure Group	192	-20	0	-9	-91	0	-0	73
NTE Mobility Partners	21	12	0	-2	-15	0	-0	17
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	169	8	0	-14	0	0	-0	163
I-77 Mobility Partners LLC	105	-4	0	-7	0	0	-30	65
FAM Construction LLC (I-66)	-36	-16	0	4	0	0	-0	-48
Budimex	136	54	0	-8	-13	0	13	183
Otros	-13	6	0	10	-15	15	-7	-3
TOTAL	783	51	-27	-25	-134	15	-23	640

g) Propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2020

La Sociedad ha obtenido un resultado del ejercicio de 23.089.980,13 euros.

El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

	2020
Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	23.089.980,13
Aplicación (euros):	
A Reservas	23.089.980,13

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2020, las sociedades más significativas integradas por consolidación global con participación de otros socios en el capital suscrito de las sociedades del Grupo son las siguientes:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
AUTOPISTAS		
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	23,72 %	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,3272%-17,0689%	LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,03 %	Meridiam Infraestructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,8399%-17,4949%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infraestructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	17,45%-17,45%	Aberdeen Infr. Invest./John Laing I-77 Holco Corp.
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-6,3%-33,8%	AVIVA OFE Aviva BZ WBK-Nationale Nederlanden OFE-Cotiza en Bolsa

En el epígrafe “Ampliación/reducción capital” se recoge el impacto del aumento de fondos atribuibles a los socios externos de Sugar Creek Construction LLC por importe de 15 millones de euros.

En el epígrafe “Otros movimientos”, se registra principalmente por un lado, el impacto de -30 millones de euros asociado a la autopista I-77 Mobility Partners LLCC como consecuencia de la compra por parte del Grupo de un 15% adicional, y en sentido contrario, el impacto de 13 millones de euros correspondiente a la venta del 5% de Budimex, tal y como se explica en el párrafo de variaciones de perímetro del apartado 5.1.1. anterior.

5.2. DEUDA NETA CONSOLIDADA

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería, separando las sociedades proyecto y el resto de sociedades. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes, junto con la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructuras, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

Adicionalmente, se incluye dentro la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Forwards por importe de 14 millones de euros que cubren la caja del Grupo nominada en dólares australianos y dólares canadienses, así como derivados Cross Currency Swaps que están asociados a la deuda y a la caja nominada en dólares con un valor de -2 millones de euros. Esta asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

31/12/2020										
Act. Continuas (Millones de euros)	Deuda bancaria/Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total		
Sociedades Ex Proyectos	-4.522	-2	6.321	14	3	1.815	-39	1.775		
Sociedades Proyectos	-5.106	0	111	0	650	-4.344	39	-4.305		
Posición Neta de Tesorería Total	-9.627	-2	6.432	14	654	-2.530	0	-2.530		

31/12/2019										
Act. Continuas (Millones de euros)	Deuda bancaria/Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total		
Sociedades Ex Proyectos	-3.104	11	4.624	-24	7	1.508	-34	1.473		
Sociedades Proyectos	-5.494	0	1.082	0	963	-4.412	34	-4.378		
Posición Neta de Tesorería Total	-8.598	11	5.705	-24	970	-2.905	0	-2.905		

Variación										
Act. Continuas (Millones de euros)	Deuda bancaria/Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total		
Sociedades Ex Proyectos	-1.418	-14	1.698	37	-4	307	-5	302		
Sociedades Proyectos	388	0	-971	0	-312	68	5	73		
Posición Neta de Tesorería Total	-1.030	-14	727	37	-316	375	0	375		

Adicionalmente se incluye el detalle de las actividades discontinuadas para ambos periodos, así como una tabla incorporando tanto la información de actividades continuadas como discontinuadas:

Act. Discontinuas (Millones de euros)	31.12.2020			31.12.2019			Var
	Deuda bancaria/Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	Deuda bancaria/Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	
Sociedades Ex Proyectos	-76	292	216	-306	464	158	58
Sociedades Proyectos	-281	101	-180	-317	107	-210	30
Posición Neta de Tesorería Total	-357	394	36	-623	571	-52	88

Act. Continuas y discontinuas (Millones de euros)	31/12/2020							
	Deuda bancaria/Bonos	Cross Currency Swaps	Tesorería y equivalentes	Forwards	Caja restringida largo plazo	Posición Neta Externa	Intragruppo	Total
Sociedades Ex Proyectos	-4.598	-2	6.614	14	3	2.030	-39	1.991
Sociedades Proyectos	-5.445	0	224	0	650	-4.571	39	-4.532
Posición Neta de Tesorería Total	-10.043	-2	6.837	14	654	-2.541	0	-2.541

La Posición Neta de Tesorería ex-proyectos de infraestructuras incluyendo las actividades discontinuadas alcanza, a diciembre de 2020, los 1.991 millones de euros frente a 1.631 millones de euros a diciembre 2019, lo que implica una variación de 360 millones de euros. La Posición Neta de Tesorería de los proyectos de infraestructuras incluyendo las actividades discontinuadas varía en 56 millones de euros, pasando de -4.588 millones de euros en diciembre 2019 a -4.532 millones de euros a diciembre de 2020. El análisis de dicha posición tanto para actividades continuadas como discontinuadas se presenta con más detalle en la Nota 5.3 de Flujo de Caja y en el Informe de Gestión que ha sido formulado conjuntamente con los presentes Estados Financieros Consolidados.

5.2.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

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

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

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes cuyo saldo asciende a 8 millones de euros (6 millones de euros a 31 de diciembre 2019), mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 650 millones de euros (963 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). Por tanto, la caja restringida constituida a 31 de diciembre de 2020 asciende a 658 millones de euros, correspondiente a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77, NTE y otras autopistas en Europa por importe de 575, 51, 22, 2 y 8 millones de euros respectivamente (969 millones a diciembre 2019), incluyendo tanto largo plazo como corto plazo, por lo que se produce una variación neta de -312 millones de euros debido a:

- Disminución neta de la misma por -248 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las Autopistas LBJ (-193 millones de euros) y NTE Segmento 3 (-57 millones de euros), debido al pago de dividendos realizado en ambos proyectos en diciembre 2020.
- El impacto del tipo de cambio asciende a -63 millones de euros, originado principalmente por la variación del dólar americano (ver Nota 1.3).

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

b) Deuda de proyectos de infraestructuras

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

A continuación, se presenta el desglose de la deuda por proyectos, la separación entre bonos y deuda bancaria, corto y largo plazo y las variaciones en el ejercicio.

(Millones de euros)	31.12.2020			Variación 20/19		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	2.429	2.649	5.078	-206	-186	-392
Autopistas Americanas	2.429	1.577	4.006	-206	-103	-309
Autopistas Españolas	0	642	642	0	-5	-5
Autopistas Portuguesas	0	290	290	0	-11	-11
Aeropuertos	0	52	52	0	-6	-6
Construcción	0	87	87	0	-60	-60
Corto plazo	5	22	28	3	1	4
Autopistas Españolas	0	5	5	0	0	0
Autopistas Americanas	5	0	5	3	0	3
Autopistas Portuguesas	0	13	13	0	2	2
Aeropuertos	0	2	2	0	0	0
Construcción	0	3	3	0	-1	-1
TOTAL	2.434	2.671	5.106	-203	-185	-388

(Millones de euros)	31.12.2019		
	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	2.636	2.835	5.471
Autopistas Americanas	2.636	1.680	4.315
Autopistas Españolas	0	648	648
Autopistas Portuguesas	0	302	302
Resto de Autopistas	0	0	0
Aeropuertos	0	58	58
Construcción	0	148	148
Corto plazo	2	22	23
Autopistas Españolas	0	5	5
Autopistas Americanas	2	0	2
Autopistas Portuguesas	0	10	10
Aeropuertos	0	2	2
Construcción	0	4	4
TOTAL	2.637	2.856	5.494

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

(Millones de euros)	Dic.2019	Aumento/ disminución con impacto en Flujo de Caja	Impacto por tipo de cambio	Impacto por cambios de perímetro y Otros	Intereses capitaliza- dos/ devengados	Dic.2020
Posición Deuda Bruta Proyectos	5.494	-30	-360	-58	59	5.106

La deuda de proyectos de infraestructura disminuye en -388 millones de euros con respecto a diciembre de 2019, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Impacto por tipo de cambio de -360 millones de euros, principalmente por la depreciación del euro frente al dólar americano.
- Aumento de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2019, así como capitalización y devengo de intereses por un neto de 29 millones de euros. Destacando el aumento de 35 millones de euros, principalmente correspondiente a las autopistas americanas:
 - NTE Mobility Partners Seg 3 LLC, NTE Mobility Partner e I-77 (20 millones de euros), principalmente por la capitalización de intereses.
 - LBJ (29 millones de euros), por la nueva estructura de deuda tras la refinanciación llevada a cabo en el ejercicio por importe de 13 millones de euros; disminución de deuda por -61 millones de euros (-71 millones de USD), prima de emisión (68 millones de euros), gastos de formalización y comisiones (-4 millones de euros) y, aplicación del método del coste amortizado principalmente asociado a la deuda antigua (10 millones de euros). En la siguiente sección se presenta un mayor detalle de la operación. Adicionalmente, se registra variación por la capitalización de intereses por importe de 16 millones de euros.
 - En sentido contrario, se produce un repago de la deuda en el proyecto de Azores por importe de -9 millones de euros.
- Impacto por cambios de perímetro por la clasificación a pasivos mantenidos para la venta del pasivo de la Concesionaria de Prisiones Figueras (Nota 1.1.4) por importe de -58 millones de euros.

Autopistas Americanas:**NTE Mobility Partners, LLC**

La sociedad concesionaria está financiada a través de la emisión de bonos (Taxable Bonds) por 871 millones de USD con vencimiento final en 2049 a tipo fijo de 3,92% y, adicionalmente, por bonos PABs (Private Activity Bonds) emitidos por 331,8 millones de USD (400 millones de dólares incluyendo prima de emisión) con un perfil de repago desde el 2031 al 2039 al tipo fijo del 4,00% y 5,00% (tipo medio ponderado del 4,63%).

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

Respecto al segmento 3A-3B, la deuda consiste en una emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD, a un tipo fijo del 3,84% y con vencimiento final en 2054, completamente dispuesto a 31 de diciembre de 2020. Adicionalmente, se han capitalizado 87 millones de USD de intereses, lo que sitúa el saldo contable a 31 de diciembre de 2020 en 618 millones de USD.

Respecto al segmento 3C, la deuda está compuesta por la emisión de 654 millones de USD (750 millones de USD incluyendo prima de emisión) en Private Activity Bonds (PABs) con un perfil de repago desde el 2047 al 2058 y a un tipo fijo del 5,00%.

LBJ Infr. Group LLC

Durante el ejercicio 2020, se ha completado la refinanciación de parte de la deuda del proyecto consistiendo en la amortización anticipada de 615 millones de USD en bonos PABs (Private Activity Bonds) y una nueva emisión compuesta por bonos PABs (Private Activity Bonds) por 537,5 millones de USD (615 millones de USD incluyendo prima) con un perfil de repago desde el 2030 al 2040 al tipo fijo del 4,00% y adicionalmente por una emisión de bonos (Taxable Bonds) por 7,0 millones de USD a tipo fijo de 2,75% con vencimiento final en 2026.

Tras esta operación de refinanciación se ha culminado un pago de dividendo por 229 millones de USD, una vez cumplidos los hitos que permiten su distribución:

- En el contrato de financiación no existe ratio de "default" financiero que pueda conllevar la amortización anticipada de la deuda. Adicionalmente, se ha cumplido con todas las obligaciones de pago que preceden al pago de dividendo (Operación&Mantenimiento, Capex, servicio de la deuda, etc).
- Las obligaciones de pago por intereses derivados del préstamo TIFIA se encuentran liquidadas.
- La caja restringida reservada al Servicio de la Deuda se encuentra fondeada.
- Ratio DSCR ("Debt Service Coverage Ratio") es igual o superior a 1,20x.
- Se ha cumplido los plazos del contrato (quinto aniversario desde "substantial completion").

La concesión cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de USD con un perfil de repago desde 2036 al 2050 y un tipo fijo del 4,22%. El saldo contable a 31 de diciembre de 2020, incluyendo intereses capitalizados, asciende a 1.136,3 millones de USD.

I-77 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 100 millones de USD (tipo fijo del 5,00%) de los que 7 millones tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13 millones tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones tienen vencimiento final en 2054.

Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de USD a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2020 asciende a 211,1 millones de USD (189,0 millones de USD de Principal y 22,1 millones de USD de intereses capitalizados).

Autopistas Españolas:**Cintra Inversora Autopistas de Cataluña (A. Terrasa Manresa)**

La sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con límites que ascienden a 300 y 316 millones de euros respectivamente, y ambos con un tipo del EURIBOR 6 meses -0,283% + 1,50%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de la que ha dispuesto 42,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020, y tiene disponible hasta un máximo de 25,0 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses -0,283%+ 1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 595,8 millones de euros de notional, tipo asegurado del 5,3290% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado contratado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) asciende a -299,9 millones de euros a cierre del ejercicio.

Autopistas Portuguesas:**Euroscut Azores**

La sociedad tiene financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2020 que asciende a 304,9 millones de euros (tipo de interés EURIBOR 6 meses -0,287%+ 0,85%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un notional de 261,9 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,115% y cuyo vencimiento es en 2033. El valor razonable del derivado contratado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) asciende a -73,8 millones de euros a cierre del ejercicio.

Detalle resto proyectos:

	LP	CP	2020	Variación 2019
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	52	2	54	-7
Resto Aeropuertos	0	0	0	0
Aeropuertos	52	2	54	-6
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	69	2	71	-1
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	0	0	0	-60
Depusa Aragón S.A.	18	1	19	-1
Resto Construcción	0	0	0	0
Construcción	87	3	90	-62
TOTAL Resto deuda Proyectos	139	5	144	-68
	LP	CP	2019	
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	58	2	60	
Resto Aeropuertos	0	0	0	
Aeropuertos	58	2	60	
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	70	2	72	
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	58	2	60	
Depusa Aragón S.A.	19	1	20	
Resto Construcción	0	0	0	
Construcción	148	4	152	
TOTAL Resto deuda Proyectos	206	6	212	

El resto de deuda de proyectos disminuye -68 millones de euros frente a diciembre 2019. Esta disminución se debe, principalmente, a la salida de la deuda de la Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. tras su reclasificación como mantenido para la venta (ver Nota 1.1.4).

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

	Divisa	Valor Razonable 2020	Saldo Contable 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 o más	Total Vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		2.921	2.434	0	0	0	0	0	2.270	2.270
AUTOPISTAS		2.921	2.434	0	0	0	0	0	2.270	2.270
	USD	2.921	2.434	0	0	0	0	0	2.270	2.270
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AEROPUERTOS		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	USD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		2.671	2.671	72	25	69	37	45	2.459	2.708
AUTOPISTAS		2.528	2.528	17	24	68	36	44	2.375	2.564
	USD	1.577	1.577	0	0	40	0	0	1.567	1.607
	EUR	950	950	17	24	28	36	44	807	957
AEROPUERTOS		54	54	54	0	0	0	0	0	54
	USD	54	54	54	0	0	0	0	0	54
CONSTRUCCIÓN		90	90	1	1	1	1	1	84	90
	EUR	90	90	1	1	1	1	1	84	90
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		5.592	5.106	72	25	69	37	45	4.729	4.978

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria (4.978 millones de euros) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2020 (5.106 millones de euros) se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable. Así, los intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 128 millones de euros, teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

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

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

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

A continuación, se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

2020 (Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	4.859	4.834	25	4.962
Autopistas Estados Unidos	3.878	3.878	0	4.011
Autopistas Españolas	677	652	25	648
Resto de autopistas	305	305	0	303
Aeropuertos	54	54	0	54
Construcción	90	90	0	90
TOTAL DEUDA FINANCIERA	5.003	4.978	25	5.106

2019 (Millones de euros)	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	5.261	5.216	45	5.282
Autopistas Estados Unidos	4.265	4.245	20	4.317
Autopistas Españolas	682	657	25	653
Resto de autopistas	314	314	0	312
Aeropuertos	61	61	0	60
Construcción	154	154	0	152
TOTAL DEUDA FINANCIERA	5.476	5.431	45	5.494

La totalidad de los 25 millones disponibles (45 millones a 31 de diciembre de 2019) corresponde a deudas no dispuestas en las autopistas españolas. Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

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

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

A fecha 31 de diciembre de 2020 todas las sociedades Proyecto integradas por consolidación global cumplen con los covenants significativos vigentes.

5.2.2. Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras

a) Deuda excluidos proyectos de infraestructuras

a.1) Desglose entre saldos a corto y a largo plazo, variación en el ejercicio y principales características

(Millones de euros)	2020		Variación 20/19			Total
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	
Bonos y Obligaciones Corporativas	2.566	524	3.090	778	505	1.283
Euro Commercial Paper	0	1.091	1.091	0	118	118
Líneas de liquidez Corporativas	284	0	284	29	0	29
Resto Deuda	42	14	56	-10	-4	-14
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.892	1.629	4.521	797	619	1.417

(Millones de euros)	2019		Total
	Largo plazo	Corto plazo	
Bonos Corporativos	1.788	19	1.807
Euro Commercial Paper	0	973	973
Líneas de liquidez Corporativas	255	0	255
Resto Deuda	52	18	70
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.094	1.010	3.104

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

(Millones de euros)	Dic.2019	Aumento/ disminución con impacto en Flujo de Caja	Impacto por tipo de cambio	Impacto por cambios de perímetro y Otros	Intereses capitalizados/ devengados	Dic.2020
		Deuda bancaria/Bonos Proyectos	3.104	1.435	-31	
Cross Currency Swaps	-11	0	14	0	0	2
Posición Deuda Bruta ex proyectos	3.093	1.435	-17	0	13	4.524

a.1.1) Deuda Corporativa

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

Bonos Corporativos:

Su valor contable a 31 de diciembre de 2020 asciende a 3.090 millones de euros (1.807 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). Las características de los mismos se muestran en la siguiente tabla:

Fecha de Emisión	Importe (Nominal) M EUR	Vencimiento	Cupón Anual
7/6/2013	500	7/6/2021	2,557 %
14/9/2016	500	14/9/2022	0,375 %
15/7/2014	300	15/7/2024	2,500 %
29/3/2017	500	31/3/2025	1,375 %
14/5/2020	650	14/5/2026	1,382 %
24/6/2020	131	14/5/2026	1,382 %
12/11/2020	500	12/11/2028	0,540 %

La emisión realizada en 2013 se negocia en el mercado secundario de la Bolsa de Londres, mientras que las emisiones realizadas a partir de 2014 están admitidas a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija (España). Todas estas emisiones están garantizadas por Ferrovial S.A., matriz del Grupo. Cabe mencionar que el Grupo cuenta con derivados de tipos de interés asociados a los bonos corporativos emitidos por un nominal de 250 millones de euros, que transforman el tipo de interés fijo en variable, ver Nota 5.5.

Euro Commercial Paper:

En el primer trimestre de 2018 la compañía formalizó un programa de emisión de pagarés (Euro Commercial Paper - ECPs) por un importe máximo de 1.000 millones de euros, con vencimientos entre 1 y 364 días desde la fecha de emisión, posibilitando una mayor diversificación de las fuentes de financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez disponible. A finales de 2019 se ha ampliado el límite hasta 1.500 millones de euros, siendo el saldo contable a 31 de diciembre de 2020 de 1.091 millones de euros.

Línea de liquidez Corporativa:

Por otro lado, en julio de 2018 Ferrovial refinanció la línea de liquidez corporativa incorporando criterios de sostenibilidad. Del límite máximo actual de la línea (900 millones de euros y posibilidad de disponer saldo en EUR, USD, CAD y GBP) se han dispuesto 284 millones de dólares a 31 de diciembre de 2020.

Con el objeto de cubrir posibles variaciones en el tipo de interés y tipo de cambio de esta disposición, Ferrovial tiene contratados cross currency swaps por 274 millones de dólares, con vencimiento en 2022 y un contravalor pactado en euros de 250 millones de euros, cuyo valor razonable asciende a -26 millones de euros.

La variación de deuda Corporativa frente a diciembre 2019 (1.430 millones de euros) se debe fundamentalmente a la nueva emisión de bonos corporativos (1.283 millones de euros) y a la mayor emisión de ECPs (118 millones de euros), con un tipo medio de -0,15%.

Estas operaciones comentadas responden al objetivo de la compañía de afrontar esta situación de pandemia desde una posición relevante de liquidez, que se ha situado en máximos históricos alcanzando los 7.964 millones de euros.

Información sobre límites y disponible de la deuda corporativa.

En relación a la información sobre límites y disponible de la deuda corporativa, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2019:

(Millones de euros)	2020			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto (*)	Disponibile	
Bonos	3.081	3.081	0	3.090
Línea Sindicada	900	250	650	224
ECPs	1.091	1.091	0	1.091
Resto	340	60	280	60
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	5.412	4.482	930	4.464

(*) El saldo dispuesto de la línea sindicada incorpora el valor razonable de Cross Currency Swaps por -26 millones de euros.

(Millones de euros)	2019			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto (*)	Disponibile	
Bonos	1.800	1.800	0	1.807
Línea Sindicada	900	250	650	255
ECPs	973	973	0	973
Resto	0	0	0	0
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	3.673	3.023	650	3.034

(*) El saldo dispuesto de las línea sindicada incorpora el valor razonable de Cross Currency Swaps por 5 millones de euros.

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2020, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable respectivamente y, por tanto, dentro de la categoría de “Grado de inversión”.

a.1.2) Resto de deuda

En la línea de Resto de deuda por 56 millones de euros (70 millones a 31 de diciembre de 2019) se recogen fundamentalmente saldos de otra deuda bancaria por importe de 44 millones de euros (45 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), principalmente en la división de Construcción.

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

Deuda financiera (millones de euros)	Divisa	Valor Razonable 2020	Saldo Contable 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 o más	Total vencimientos
Deuda corporativa		4.598	4.465	1.591	500	0	550	500	1.341	4.482
	EUR	4.598	4.465	1.591	500	0	550	500	1.341	4.482
Resto Deuda		57	57	6	4	11	4	16	16	57
	EUR	0	0	0	0	0	1	0	0	2
	PLN	0	0	6	3	11	3	16	16	56
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		4.656	4.522	1.597	504	11	554	516	1.357	4.539

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2020 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

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

En lo que respecta a los Bonos Corporativos, al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2020 se estima en 4.656 millones de euros.

Respecto a los vencimientos de 2021 ascienden a 1.597 millones de euros y corresponden fundamentalmente al vencimiento de los ECPs y bonos corporativos. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

Información sobre límites y disponible Resto Deuda:

En relación a la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2019:

(Millones de euros)	2020			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponibile	Deuda consolidada
Construcción	198	57	141	58
RESTO DEUDAS	198	57	141	58

(Millones de euros)	2019			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponibile	Deuda consolidada
Construcción	212	66	146	69
RESTO DEUDAS	212	66	146	69

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2020 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

El criterio general aplicado a efectos de la clasificación de Tesorería y Equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es coincidente con el utilizado en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2019.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2020 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 105 millones de euros (87 millones de euros a 31 de diciembre de 2019) asociadas principalmente a Construcción, por motivos operativos en proyectos de construcción en Estados Unidos, así como a las promociones en curso de Budimex.

5.3. FLUJO DE CAJA

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un desglose adicional, conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- Con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el Grupo separa el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital), y el “flujo de caja de proyectos de infraestructuras”, donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.
- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida “flujo de intereses”.
- Este flujo de caja intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera, tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

- Adicionalmente, respecto al tratamiento de los arrendamientos, dado que la naturaleza de dicho pago está ligada a la operativa del negocio, en el flujo de caja se reporta dentro de la variación de fondo de maniobra en el flujo de operaciones, difiriendo su tratamiento al del estado financiero de flujo de caja, donde se reporta en el flujo de financiación. El importe total de pagos por arrendamientos reportados en el Estado de Flujo de caja asciende a -89 millones de euros a diciembre 2020, de los cuales -59 millones de euros corresponden a las actividades continuadas (ver Nota 3.7) y -30 millones de euros a las actividades discontinuadas.
- Por último, comentar que la línea de cobro de dividendos recoge principalmente el cobro de dividendos de los proyectos de infraestructuras y de sociedades que integran por puesta en equivalencia. En este sentido, se consideran tanto los dividendos, como otros conceptos asimilables a los mismos, principalmente intereses de deuda subordinada y préstamos participativos, así como las devoluciones de capital, deuda y préstamos.
- Tal y como se comenta en la Nota 1.1.3, el flujo de caja reportado en la presente nota incluye el flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta en las principales líneas que lo componen, explicando por tanto la Posición Neta de Tesorería incluyendo las actividades discontinuadas.

La variación del Flujo de Caja se comenta también en el Informe de Gestión que ha sido formulado conjuntamente con los presentes Estados Financieros Consolidados.

Diciembre 2020	Diciembre 2020 (cifras en millones de euros)				
	Nota	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE incluyendo operaciones discontinuadas	2	203	384	0	587
Impacto NIIF-16		-89	0	0	-89
RBE incluyendo operaciones discontinuadas e IFRS16		114	384	0	498
Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	3,5	458	0	-159	299
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		268	40	0	308
Flujo de operaciones antes de impuestos		839	425	-159	1.105
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-89	-12	0	-101
Flujo de operaciones		750	413	-159	1.004
Inversión	3.2, 3.3 y 3.4	-286	-128	18	-397
Desinversión	1.1.3	501	0	0	501
Flujo de inversión		215	-128	18	104
Flujo de actividad		965	284	-141	1.108
Flujo de intereses	2,6	-21	-229	0	-250
Flujo de capital procedente de socios externos		17	20	-18	19
Dividendo flexible		-122	0	0	-122
Compra de autocartera		-255	0	0	-255
Remuneración al accionista	5	-377	0	0	-377
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-26	-266	159	-133
Otros movimientos de fondos propios		-24	0	0	-24
Variación tipo de cambio		-95	296	0	201
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.3	-78	0	0	-78
Otros movimientos de deuda (no flujo)		-2	-49	0	-51
Flujo de Financiación		-605	-228	141	-692
Variación posición neta de tesorería	5	360	56	0	416
Posición inicial		1.631	-4.588	0	-2.957
Posición final		1.991	-4.532	0	-2.541

Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra desglosada en la anterior tabla (308 millones de euros) es la medida que explica la diferencia entre el Resultado Bruto de Explotación del Grupo y su Flujo de Caja Operativo antes de Impuestos, y tiene su origen en la diferencia entre el devengo contable de los ingresos y gastos y el momento en que dicho devengo se convierten en caja, principalmente por variaciones en el saldo de clientes y proveedores u otras partidas de balance.

De esta manera, una reducción del saldo de clientes implicará una mejora de fondo de maniobra y una reducción de proveedores implicará un empeoramiento del fondo de maniobra.

La variación de esta partida no es coincidente con la variación de capital circulante reportado en la sección 4 de las cuentas anuales consolidadas tal y como se desglosa en la siguiente tabla:

	EX PROYECTOS	PROYECTOS Y AJUSTES	TOTAL
Variación capital circulante (Nota 4)	-1	-12	-13
Variación capital circulante actividades discontinuadas y mantenidas para la venta (Nota 1.3)	180	13	193
Variación capital circulante de Balance incluyendo operaciones discontinuadas	179	1	180
Mov. capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo	-49	24	-25
Mov. Provisiones con impacto en Resultado Bruto de Explotación o en capital Circulante	140	0	140
Operaciones continuadas	47	0	47
Operaciones discontinuadas	93	0	93
Mov. de otras partidas de Balance con impacto en flujo de operaciones	-3	16	13
TOTAL FONDO DE MANIOBRA FLUJO DE CAJA (NOTA 5.3) EN EL ESTADO DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES	268	40	308

Las diferencias indicadas en la tabla corresponden a los siguientes conceptos:

- Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo (principalmente flujo de inversión). Las cuentas del capital circulante reportadas en la Nota 4, especialmente las partidas de proveedores, pueden estar relacionadas con operaciones que no afectan al flujo de operaciones, como es el caso de las compras de inmovilizado.
- Movimientos de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación o en capital circulante, por 140 millones de euros, que corresponden a:
 - Variación neta de provisiones de operaciones continuadas (47 millones de euros), principalmente Construcción (37 millones de euros), correspondiente a una dotación/reversión y aplicación de provisiones de 66 millones de euros (ver Nota 6.3) y a otras provisiones y efectos como pueden ser las provisiones de activo (dudoso cobro y existencias) por importe de -29 millones de euros, y resto de divisiones (11 millones de euros), correspondiente a una dotación/reversión y aplicación de provisiones de 25 millones de euros (ver Nota 6.3) y a otras provisiones y efectos por importe de -14 millones de euros.
 - Variación de provisiones de las operaciones discontinuadas por un importe de 93 millones de euros, de los cuales 147 millones de euros corresponden a dotación y reversión de provisiones y -54 millones de euros a la aplicación de provisiones.
- Movimiento de otras partidas de balance con impacto en el flujo de operaciones. La variación de capital circulante reportada en la nota 4 recoge exclusivamente el movimiento de partidas recogidas dentro de los epígrafes deudores y otras cuentas a cobrar corto plazo, acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo, y existencias. Los ingresos y gastos de explotación en determinados casos están relacionados no sólo con partidas reflejadas en el circulante (corto plazo) sino también en determinadas partidas registradas en activos y pasivos a largo plazo, como clientes o proveedores a largo plazo, incluso en cuentas de patrimonio como operaciones relativas a sistemas retributivos vinculados a la acción.

Flujo actividades discontinuadas:

A continuación, se muestra el flujo de actividades discontinuadas de la división de Servicios, que tal y como se comenta en la Nota 1.1.3 se encuentra recogido en las líneas del flujo de caja reportado:

(Millones de euros) 2020	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	358	83	-23	417
Flujo por IS	0	-6	0	-5
FLUJO DE OPERACIONES	358	77	-23	412
Inversión	-83	-4	1	-86
Desinversión	300	0	0	300
FLUJO DE ACTIVIDAD	576	73	-23	626
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	-3	-18	0	-21

(Millones de euros) 2019	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	77	70	-8	139
Flujo por IS	-46	-7	0	-53
FLUJO DE OPERACIONES	31	63	-8	86
Inversión	-164	-2	0	-165
Desinversión	1	0	0	1
FLUJO DE ACTIVIDAD	-131	61	-7	-77
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	-7	-20	0	-27

A continuación, se adjunta el flujo de caja reportado en el ejercicio 2019:

Diciembre 2019	Diciembre 2019 (cifras en millones de euros)				
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado	
RBE incluyendo operaciones discontinuadas	2	-76	580	0	504
NIF-16		-134	-1	0	-135
RBE incluyendo operaciones discontinuadas e IFRS16		-210	579	0	369
Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	3,5	729	0	-199	529
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		292	-86	0	206
Flujo de operaciones antes de Impuestos		810	493	-199	1.104
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-25	-36	0	-61
Flujo de operaciones		785	457	-199	1.043
Inversión		-295	-157	60	-392
Desinversión	1,1	484	115	0	599
Flujo de inversión		189	-41	60	207
Flujo de actividad		974	416	-140	1.250
Flujo de intereses	2,6	-7	-239	0	-246
Flujo de capital procedente de socios externos		13	117	-60	70
Dividendo flexible		-238	0	0	-238
Compra de autocartera		-282	0	0	-282
Remuneración al accionista	5	-520	0	0	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-18	-306	199	-124
Otros movimientos de Fondos Propios		-6	0	0	-6
Variación tipo de cambio		-26	-66	0	-92
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.3	-2	422	0	419
Otros movimientos de deuda (no flujo)		-11	-47	0	-59
Flujo de Financiación		-579	-119	140	-558
Variación posición neta de tesorería	5	395	297	0	692
Posición inicial		1.236	-4.885	0	-3.649
Posición final		1.631	-4.588	0	-2.957

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en las variables financieras que impactan en sus cuentas, fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, tipo de cambio, inflación, crédito, liquidez y renta variable. Las políticas seguidas por el Grupo en la gestión de estos riesgos se desarrollan con detalle en el Informe de Gestión.

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

Adicionalmente, y considerando la relevancia que ha tenido la decisión de Gran Bretaña para desvincularse de la Unión Europea desde una perspectiva económica y política (Brexit), se realiza en esta nota de forma separada un análisis detallado del impacto que el mismo ha tenido para Ferrovial en el ámbito de los diferentes riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados.

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

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

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

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

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del Grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados).

DEUDAS (Millones de euros)	2020			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	4.524	87 %	572	6
Autopistas	4.962	98 %	101	1
Construcción	90	94 %	5	0
Aeropuertos	54	100 %	0	0
Proyectos de Infraestructuras	5.106	98 %	107	1
Deuda total	9.630	93 %	683	7

DEUDAS (Millones de euros)	2019			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	3.104	90 %	306	3
Autopistas	5.282	98 %	101	1
Construcción	152	94 %	9	0
Aeropuertos	60	100 %	-0	-0
Proyectos de Infraestructuras	5.494	98 %	110	1
Deuda total	8.598	95 %	415	4

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2020, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 7 millones de euros, de los que 1 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 6 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de 5,3 millones de euros de gasto.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2020, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 92 millones de euros netos en los fondos propios de la dominante proveniente de las sociedades de integración global, mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 103 millones de euros.

Como contrapartida a este impacto, hay que considerar que una bajada de tipos de interés llevaría aparejado un incremento de valor de los proyectos, al implicar una menor tasa de descuento en la valoración de los mismos.

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial monitoriza periódicamente la exposición neta por divisa planificada para los próximos años, tanto por dividendos a cobrar, inversiones en nuevos proyectos como en posibles desinversiones.

Ferrovial establece su estrategia de cobertura analizando la evolución pasada de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como las proyecciones futuras y los tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Dichas coberturas se realizan mediante la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (ver nota 5.5 para más detalle).

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en las siguientes tablas para diciembre de 2020:

Moneda (Millones de euros)	Diciembre 2020			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	7.535	6.436	907	191
Libra esterlina	1.984	1.750	233	1
Dólar americano	8.078	7.366	447	265
Dólar canadiense	3.191	1.982	1.209	0
Dólar australiano	91	35	56	0
Zloty Polaco	1.721	1.412	126	183
Peso Chileno	297	229	68	0
Peso Colombiano	150	47	103	0
Otros	81	42	38	-0
TOTAL GRUPO	23.128	19.301	3.187	640

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2020 ha sido de -187 millones de euros para la sociedad dominante. El detalle por moneda puede consultarse en la Nota 5.1.1.

Analizando la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, Ferrovial estima que una depreciación del 10% de las principales monedas las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio, produciría un cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 243 millones de euros, de los que el 55% correspondería al efecto del dólar canadiense, el 20% al dólar americano y el 11% a la libra esterlina.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2020 y 2019 se recoge en el siguiente cuadro.

Moneda (Millones de euros)	Rdo. Neto	
	2020	2019
Euro	67	594
Libra esterlina	-480	98
Dólar americano	-40	-188
Dólar canadiense	41	163
Dólar australiano	-57	-464
Zloty Polaco	71	26
Peso Chileno	-19	19
Otros	8	19
TOTAL GRUPO	-410	268

En la Nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios del ejercicio. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto un cambio de -54 millones de euros.

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

	2020	2019	Var. 20/19
Inversiones en activos financieros (1)	2.484	1.126	1.358
Activos financieros no corrientes	942	2.130	-1.188
Derivados Financieros Netos (Activo)	547	461	86
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.292	1.256	36

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

- Ferrovial hace un seguimiento activo del riesgo que tiene con sus Entidades Financieras: Ferrovial analiza constantemente la evolución del riesgo mediante análisis internos de calidad crediticia para cada una de las entidades financieras con las que tiene exposición.
- La normativa interna de gestión de excedentes regula los límites máximos de inversión con cada contrapartida siguiendo criterios objetivos: establece unos requisitos mínimos de riesgo aceptable para poder invertir excedentes de tesorería y establece también unos límites a dichas inversiones en función del riesgo de cada una. Adicionalmente, desde el departamento de Riesgos se hace un seguimiento de la evolución de las distintas contrapartidas proponiendo, en función del supuesto concreto, las medidas preventivas correctoras oportunas.
- Geografías: Ferrovial monitoriza la evolución de los mercados (geografías) en las que está presente, así como en sus mercados objetivos. El departamento de Riesgos financieros propone las potenciales acciones para el caso que se prevea alguna alteración del riesgo de dicha geografía/mercado.

- Clientes: Ferrovial realiza un análisis y seguimiento del riesgo de crédito de sus clientes, existiendo una metodología interna de asignación de rating a los clientes de Ferrovial, homogénea en todo el Grupo.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos para preservar el nivel de liquidez necesarios con procedimientos periódicos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Ex Proyectos

A 31 de diciembre de 2020 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 6.321 millones de euros (4.617 millones de euros en 2019). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.071 millones de euros (796 millones de euros en 2019).

Proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2020 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 111 millones de euros (118 millones de euros en 2019). Adicionalmente se disponía a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 25 millones de euros (45 millones de euros en 2019) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

e. Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción. Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity swaps utilizados para cubrir riesgos de apreciación de los sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Estos equity swaps, al no ser considerados derivados de cobertura, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 2,7 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como en HAH, que consolidan por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento del flujo de caja proveniente de este tipo de activos. Adicionalmente, los planes de pensiones de prestación definida en el Reino Unido tienen obligaciones vinculadas a la inflación, siendo cubiertos de manera individualizada, ya que no se consolidan en Ferrovial.

A diferencia del resto de activos de la compañía, los derivados financieros contratados en HAH cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación, desde un punto de vista contable, se valoran a valor razonable con cambios en resultados, ya que, hasta ahora, no se aceptan como instrumentos de cobertura contable. HAH está evaluando su tratamiento como cobertura contable dentro de las normas contables (NIIF 9). El impacto contable hasta la fecha supone que un aumento de 100 p.b. en toda la curva de inflación afecta al resultado neto de Ferrovial a su porcentaje en -241 millones de euros.

Adicionalmente, en el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación española. A cierre de año se ha discontinuado el 37% como consecuencia del cambio de modelo financiero a intangible. El resto (63%) se considera instrumento de cobertura y la medición de efectividad se encuentra dentro de los rangos para mantener la consideración de cobertura contable. Un incremento de 100 p.b. en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en reservas de -101 millones de euros y -59 millones de euros de impacto en resultados.

g. Gestión de capital

El Grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste, salvaguardando la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes, así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecida una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

A 31 de diciembre de 2020, la Posición Neta de Tesorería es positiva (mayor activo que pasivo) por lo que la diferencia respecto al ratio máximo establecido es muy relevante. A efectos de dicho ratio, el concepto de Deuda Neta ex proyectos es el definido en la Nota 5.2 y el concepto de Resultado Bruto de Explotación más dividendos, es el Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenaciones y de amortizaciones procedente de aquellas sociedades del Grupo que no son proyectos de infraestructuras, más los dividendos percibidos de los proyectos de infraestructuras.

h. Brexit, impacto en riesgos financieros

En el presente apartado se realiza un análisis del impacto que el mismo está teniendo para Ferrovial en el ámbito de los riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados. En el apartado relativo a riesgos del Informe de Gestión se realiza un análisis global sobre el Brexit y cómo puede afectar a las diferentes áreas de negocio del Grupo.

La siguiente tabla muestra la exposición de Ferrovial al Reino Unido en base a diferentes variables financieras y de negocio:

(Millones de euros)	2020		
	TOTAL FERROVIAL	EXPOSICIÓN REINO UNIDO	% SOBRE TOTAL
Ventas (*)	12.149	3.014	25 %
Rdo. Bruto Explotación (*)	705	37	
Rdo. Neto	-410	-547	
Recursos Propios	3.187	233	
Valoración consenso analistas			7 %
Cartera de Construcción	10.129	1.064	11 %
Cartera de Servicios	13.027	7.993	61 %
Aeropuertos gestionados			25% HAH, 50% AGS

(*) Incluyendo actividades discontinuadas

Tipo de cambio

Tras unas duras negociaciones, la Unión Europea y el Reino Unido han logrado un acuerdo comercial cuya consecuencia a destacar es la eliminación de aranceles al comercio de mercancías entre ambas partes. Se evita así el temido Brexit duro y se consigue, por tanto, una salida ordenada de la Unión.

Por su parte, a 31 de Diciembre de 2020, la Libra se había depreciado casi un 6% durante el último año. Como cobertura frente al riesgo de tipo de cambio derivado de un impacto negativo de los efectos del Brexit, Ferrovial tiene contratadas coberturas por un valor nominal de 239 millones de libras.

Tras el acuerdo de salida de la Unión Europea por el Brexit, la inflación no se ha visto alterada; sin embargo, los tipos de interés reales sí que se han reducido lo que afecta negativamente al valor de los planes de pensiones de prestación definida.

Inflación y tipos de interés

Analizando la evolución de 2020 comparado con el ejercicio anterior, el mercado ha visto mínimamente reducidas las expectativas de inflación futura respecto al RPI (Retail Price Index), con niveles en torno al 3,28% y una tasa real también mucho más negativa, con niveles en torno a -2,92% (en los plazos superiores a 2 años) debido a la caída de los tipos de interés nominales en torno a 70 puntos básicos en media, con respecto al año anterior.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta en detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2020 y 2019, así como el vencimiento de los nominales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nominales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS NOMINALES					TOTAL
	SALDOS AL 31/12/2020	SALDOS AL 31/12/2019	2021	2022	2023	2024	2025 y posteriores	
SALDOS EN EL ACTIVO	547	462	3.561	5	-2	-4	75	3.635
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	489	426	-4	-2	-3	-4	75	62
Cross Currency Swaps Corporación	0	5	0	0	0	0	0	-
Cross Currency Swaps Autopistas	23	7	736	0	0	0	0	736
IRS Corporación	4	8	250	0	0	0	0	250
Equity swaps	0	8	0	0	0	0	0	-
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	0	115	0	0	0	0	115
Resto derivados	27	9	2.463	6	2	0	0	2.471
SALDOS EN EL PASIVO	468	482	532	357	26	34	1.133	2.082
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	374	370	16	78	23	28	712	858
Cross Currency Swaps Corporación	26	0	0	250	0	0	0	250
Equity swaps	3	0	65	0	0	0	0	65
IRS Corporación	44	41	0	0	0	0	400	400
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	24	77	0	0	0	0	77
Resto derivados	20	48	375	29	3	6	21	433
SALDOS EN EL NETO (PASIVO)	78	-20	4.093	362	24	30	1.208	5.717

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS FLUJOS					TOTAL
	SALDOS AL 31/12/2020	SALDOS AL 31/12/2019	2021	2022	2023	2024	2025 y posteriores	
SALDOS EN EL ACTIVO	547	462	57	0	0	0	489	546
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	489	426	0	0	0	0	489	489
Cross Currency Swaps Corporación	0	5	0	0	0	0	0	-
Cross Currency Swaps Autopistas	23	7	23	0	0	0	0	23
IRS Corporación	4	8	4	0	0	0	0	4
Equity swaps	0	8	0	0	0	0	0	-
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	0	2	0	0	0	0	2
Resto derivados	1	9	1	0	0	0	0	1
SALDOS EN EL PASIVO	468	482	58	70	46	45	250	468
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	374	370	44	42	40	39	209	374
Cross Currency Swaps Corporación	26	0	0	26	0	0	0	26
Equity swaps	3	0	3	0	0	0	0	3
IRS Corporación	44	41	0	1	6	6	31	44
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	24	2	0	0	0	0	2
Resto derivados	20	48	9	1	0	0	10	20
SALDOS EN EL NETO (PASIVO)	78	-20	-1	-70	-46	-45	239	78

Derivados de Autopistas

Interest Rate Swaps Autopistas

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas cuya deuda esta referenciada a tipo variable (fundamentalmente Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. y Euroscut Azores), las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un notional total de 858 millones de euros a 31 de diciembre de 2020. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -370 millones de euros a diciembre de 2019 a -374 millones de euros a diciembre de 2020.

Con carácter general estos derivados se consideran eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, suponiendo un impacto de -4 millones de euros (-3 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante).

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -46 millones de euros y en caja de 46 millones de euros.

Index Linked Swaps Autopistas

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fijaba un IPC del 2,50% anual. Tal y como se comenta en la nota 6.5.1. en relación con la resolución del pleito de Autema, la pérdida del recurso y, por tanto, el cambio del modelo concesional, produce una disminución de los flujos que cubriría el derivado de inflación (subyacente), aunque sigue habiendo flujos sujetos a inflación como son los flujos de peaje y los flujos de compensación del precio por parte de la Generalitat de Cataluña según Decreto 2015. La disminución del subyacente genera una discontinuidad parcial de la cobertura, que supone un impacto positivo de 178 millones de euros que ha sido reportado dentro de la línea deterioro y enajenaciones del Grupo (ver nota 2.5), que tiene su contrapartida en el efecto registrado en Reservas.

Además, en relación a la valoración de la parte que sigue siendo de cobertura, y como consecuencia del efecto del COVID-19, se produce una caída de flujo y por tanto un pico de ineffectividad del ILS que se traslada vía resultado por Valor Razonable por 39 millones de euros.

Con todo lo anterior, el valor razonable del derivado asciende a 489 millones de euros a 31 de diciembre 2020, y se produce un impacto neto en reservas durante el ejercicio de -155 millones de euros (-116 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante), junto con un impacto en caja de -12 millones de euros.

Cross Currency Swaps Autopistas

La sociedad 4352238 Canada Inc. contrató en 2019 unos cross currency swaps como cobertura de una inversión financiera denominada en dólares canadienses. Estos instrumentos tienen un notional de 900 millones de dólares (736 millones de euros), un vencimiento en el año 2021 y un valor razonable de 23 millones de euros.

Derivados de Corporación

Interest Rate Swaps Corporativos

El Grupo tiene contratados, en relación con las emisiones de bonos realizadas en 2013, derivados de tipo de interés por un notional de 250 millones de euros, con vencimiento en 2021. Estos derivados, al convertir parte del tipo de interés fijo del bono en interés variable, constituyen una cobertura económica de valor razonable parcial de las emisiones de bonos mencionadas, cumpliendo las condiciones para el tratamiento como cobertura contable.

Esto implica que tanto la variación de valor razonable del derivado como de la partida cubierta (en este caso parte del bono) se registran a valor razonable con cambios en resultados. Su impacto en el ejercicio es de 4 millones de euros en resultado financiero por valor razonable (4 millones en el ejercicio 2019).

Adicionalmente a lo anterior, en noviembre de 2020, el Grupo ha cancelado los derivados de tipo de interés que contrató en el ejercicio 2018 por un notional total de 500 millones de euros, lo cual ha supuesto un impacto en caja de -21 millones de euros. A su vez, el Grupo ha contratado derivados de tipo de interés por un notional total de 400 millones de euros, con el objetivo de cerrar el tipo de interés aplicable a la posible refinanciación de uno de los bonos emitidos por la Sociedad. A 31 de diciembre de 2020, estos derivados tienen un valor razonable de -44 millones de euros y se encuentran designados como cobertura de flujos de caja, registrándose su variación de valor con contrapartida en reservas.

Cross Currency Swaps Corporativos

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo tiene contratados unos cross currency swaps como cobertura de una disposición de deuda en dólares estadounidenses en relación a la línea de liquidez corporativa (ver Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un notional de 274 millones de dólares estadounidenses (250 millones de euros), un vencimiento en el año 2022 y un valor razonable de -26 millones de euros.

Equity Swaps

Con el objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de los sistemas de retribución vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovial tiene contratadas permutas financieras (equity swaps).

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovial y un precio de referencia, que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.
- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una remuneración equivalente a los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la cotización y el precio de referencia. En caso contrario, Ferrovial abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

Al cierre de ejercicio 2020, estos derivados cuentan con un notional de 2,7 millones de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un notional total de 65 millones de euros.

Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativo, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina, dólar americano y dólar canadiense). Su notional asciende a 192 millones de euros a 31 de diciembre de 2020, de los cuales 74 millones corresponden a la libra esterlina, 114 millones corresponden al dólar americano, 4 millones corresponden al dólar canadiense, y tienen vencimiento a corto plazo.

Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2020 a -40 millones de euros (para los derivados eficientes). Las opciones, que no aplican cobertura contable, se registran en el resultado financiero por valor razonable y en el ejercicio suponen un gasto de 1 millón de euros.

Otros derivados

En este concepto se encuentran recogidos el resto de derivados contratados por el Grupo cuyo valor razonable asciende a 7 millones de euros, de los cuales, 26 millones de euros se corresponden con derivados de tipo de cambio en el negocio de Autopistas para cubrir en gran medida la volatilidad de flujos futuros en dólar canadiense (ver nota 1.3) y -19 millones de euros que se corresponden fundamentalmente con derivados Interest Rate Swaps del negocio de Construcción y Aeropuertos para determinados proyectos cuyo objetivo es cubrir el riesgo de tipo de interés sobre su deuda.

B) PRINCIPALES IMPACTOS EN RESULTADO Y PATRIMONIO

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando el valor razonable a 31 de diciembre de 2020 y 2019, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de Euros)	VALOR RAZONABLE			IMPACTOS						TOTAL
	Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Var.	IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RDO POR VALOR RAZONABL E (II)	IMPACTO EN RDO FIN (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)	OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE RDOS (VI)	
Derivados de inflación	489	426	63	-155	39	0	-12	0	192	63
Cobertura flujos de caja	489	426	63	-155	39	0	-12	0	192	63
Derivados tipo interés	-425	-425	-1	-32	-1	-48	64	0	17	0
Cobertura flujos de caja	-429	-432	3	-10	-1	-47	68	0	-7	3
Cobertura valor razonable	4	8	-4	-23	0	-1	-4	0	24	-4
Cross Currency Swaps	-2	11	-14	0	0	21	-21	-1	-12	-14
Cobertura flujos de caja	-26	5	-30	0	0	3	-21	0	-12	-30
Cobertura valor razonable	23	7	17	0	0	17	0	-1	0	17
Derivados tipo de cambio	20	-41	61	1	11	0	-144	192	2	62
Cobertura valor razonable	10	-34	44	1	6	0	-81	117	1	44
Cobertura inversión neta extranjero	8	-7	15	0	1	0	-61	75	0	15
Especulativos	2	0	2		4		-2		1	3
Equity Swaps	-3	8	-10	0	-10	0	0	0	0	-10
Especulativos	-3	8	-10	0	-10	0	0	0	0	-10
TOTAL	79	-21	100	-187	38	-27	-113	192	198	100

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura de flujos de caja, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto en diferencias de conversión de la variación de tipo de cambio entre cierre de diciembre de 2020 y 2019 (columna V).
- En la columna “otros impactos” se presentan los efectos en resultado de explotación, resultado financiero (tipo de cambio), u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

C) METODOLOGÍA DE VALORACIÓN DE DERIVADOS

Todos los derivados financieros del Grupo, así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el Nivel 2 de la Jerarquía de Medición del Valor Razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

Las valoraciones son realizadas por la compañía mediante una herramienta de valoración desarrollada a tal efecto basada en las mejores prácticas de mercado. No obstante, se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio (strike), multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest rate swaps: la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
- Index Linked Swaps: la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.
- Cross Currency Swaps: la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración, incorporando los diferenciales entre distintas monedas (cross currency basis). La conversión del valor presente de los flujos en una moneda distinta a la moneda de valoración se hará al tipo de cambio spot vigente a la fecha de valoración.
- Derivados de tipo de cambio: con carácter general la estimación de los flujos futuros se realiza empleando los tipos de cambio y las curvas de mercado asociadas a cada par de divisas (curva de puntos forward) y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de liquidación y moneda a la fecha de valoración. Para otros instrumentos más complejos (opciones, etc.) se utilizan los modelos de valoración apropiados a cada instrumento tomando en consideración los datos de mercado necesarios (volatilidades, etc).

Por último, respecto a la estimación del riesgo de crédito, que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 13, dichas estimaciones se realizan conforme a los siguientes criterios:

- Para el cálculo de los ajustes asociados al riesgo de crédito propio y de contrapartida (CVA/DVA), Ferrovial aplica una metodología basada en el cálculo de la exposición futura de los distintos productos financieros basada en simulaciones de Monte Carlo. A esta exposición potencial se le aplica una probabilidad de default y una severidad en función de su negocio y características crediticias, y un factor de descuento en función de la moneda y plazo aplicable a la fecha de valoración.
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las sociedades del Grupo Ferrovial, el departamento de Credit Risk Management valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto) según una metodología propia basada en agencias de rating. Dicho rating se utiliza para obtener curvas de spread de mercado en función de su moneda y plazo (curvas genéricas por nivel de rating).
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las contrapartidas se utilizan las curvas de CDS de dichas sociedades si estas están disponibles. En caso contrario, se aplica las de una entidad de características similares (proxy) o una curva de spread genérica por nivel de rating.

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES

Esta sección incluye otras notas requeridas por la normativa aplicable.

Por su importancia, destaca la nota 6.5 relativa a pasivos contingentes y compromisos, donde se describen los principales litigios que afectan a las sociedades del Grupo, así como las garantías otorgadas, haciendo especial hincapié en las garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como los compromisos por pensiones (nota 6.2) y las provisiones (nota 6.3).

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo de Ingresos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es la siguiente:

(Millones de euros)	2020	2019	VAR 20/19
Subvenciones de capital	1.245	1.347	-102
Otros ingresos a distribuir	0	0	0
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.245	1.347	-102

Las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes corresponden en su totalidad a proyectos de infraestructuras de la división de Autopistas.

Dichas subvenciones se localizan principalmente en los siguientes proyectos de autopistas: 380 millones de euros por LBJ Infrastructure Group, 461 millones de euros por NTE Mobility Partners, 210 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC y finalmente 190 millones de euros en I-77 Mobility Partners.

La principal variación del ejercicio se produce en NTE Mobility Partners Segments 3, filial de Cintra en EEUU, que ha recibido subvenciones adicionales en el ejercicio por importe de 18 millones de euros.

Adicionalmente, se ha producido una reducción en las sociedades de Estados Unidos de -111 millones de euros debido a la depreciación del dólar con respecto al euro.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en el pasivo del balance ha sido:

(Millones de euros)	PLEITOS E IMPUESTOS	REPOSICIÓN Y MEJORA CNIIF 12	OTROS RIESGOS A LARGO PLAZO	VERTEDEROS	EXPROPIACIONES	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
Saldo al 31 de diciembre de 2019	378	49	81	10	0	518	750	1.268
Variaciones de perímetro y traspasos	-87	1	-7	0	1	-92	97	6
Dotaciones:	24	16	5	1	0	45	445	490
Por resultado bruto de explotación	17	0	5	1	0	22	444	466
Por resultado financiero	6	3	0	0	0	9	0	10
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	1	0	0	0	0	1	0	1
Amortizaciones de inmovilizado	0	13	0	0	0	13	0	13
Reversiones:	-15	0	-14	0	0	-29	-179	-208
Por resultado bruto de explotación	-15	0	-14	0	0	-28	-171	-200
Por resultado financiero	0	0	0	0	0	0	-8	-8
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortizaciones de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0	0
Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante	-4	0	-1	0	0	-5	-172	-176
Aplicaciones con contrapartida en otros activos	-4	-3	0	0	0	-7	-1	-8
Diferencia de tipo de cambio	-4	-4	-1	-1	0	-10	-48	-58
Saldo al 31 de diciembre de 2020	289	58	63	9	1	421	892	1.314

Como se puede comprobar en la tabla adjunta, el movimiento del ejercicio se desglosa separando por un lado las variaciones por cambios de perímetro y traspasos, las dotaciones y reversiones que impactan en las diferentes líneas de la cuenta de resultados, y por otro lado, otros movimientos que no suponen impacto en la misma, como son aplicaciones con contrapartida en diferentes epígrafes del balance de situación consolidado y tipo de cambio.

Estas subvenciones de capital se imputan al resultado del ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos a los que están afectas, y su impacto se refleja de forma neta en amortizaciones. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

6.2. DÉFICIT DE PENSIONES

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados. La provisión reconocida en balance asciende a 4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 correspondiendo en su totalidad a Budimex (4 millones de euros al 31 de diciembre de 2019).

6.3. PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo y que se desglosan en las notas referidas a dichos activos en concreto.

Así, analizando el efecto de la cuenta de resultados, destaca la dotación neta (gasto) por valor de (267 millones de euros) que impacta en el resultado bruto de explotación, correspondiendo principalmente a la división de Construcción (412 millones de euros de dotación y -183 millones de reversión), principalmente en la actividad de Polonia, así como una dotación de una provisión por 22 millones de euros, por costes de reestructuración en la relación a la implantación del nuevo modelo operativo de la compañía anunciado en el plan "Horizon 24", de los cuales han sido aplicados en el ejercicio 12 millones de euros, quedando por tanto 10 millones de euros pendientes de aplicación en cuentas de provisiones de personal dentro de capital circulante.

Adicionalmente, durante el ejercicio se han aplicado provisiones con contrapartida en cuentas de capital circulante por importe de -176 millones, correspondientes principalmente a la división de Construcción (-163 millones de euros). La suma de dotación/reversión (267 millones de euros) y aplicación (-176 millones de euros) y otros efectos asimilables como provisiones de dudoso cobro, que no están incluidas en el detalle de provisiones de pasivo (-43 millones de euros), se explican a efectos de fondo de maniobra en el flujo de caja totalizando un importe de 47 millones de euros (ver Nota 5.3).

Provisiones para pleitos

El total de provisiones de grupo para pleitos asciende a 289 millones de euros a 31 de diciembre de 2020. Se registran en este epígrafe los siguientes conceptos:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 104 millones de euros (112 millones de euros a diciembre 2019), fundamentalmente se corresponden con el negocio de Construcción. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 185 millones de euros (266 millones de euros a diciembre 2019), derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el Grupo (Ver 6.5.1.d). La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado bruto de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto de sociedades dependiendo de la naturaleza de impuesto al que haga referencia la provisión (sanciones, intereses de las mismas y/o cuotas de actas en disconformidad). El impacto de la actividad de Servicios se encuentra recogido en el Resultado Neto de las actividades discontinuadas (ver 1.1.3). La variación en el año se debe principalmente a reclasificaciones a provisiones de corto plazo al estimarse que se van a resolver en el próximo ejercicio (ver detalle nota 6.5.1d)

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (nota 1.2.3.2) cuyo importe total asciende a 58 millones de euros. La provisión se dota y se revierte contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento. El impacto de esta amortización asciende a 13 millones.

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 63 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 (81 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

Provisión vertederos

Dentro de este epígrafe se recogen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados en la actividad de servicios en Polonia. La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. La provisión se dota y se revierte contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura. El saldo a 31 de diciembre que aparece registrado en este epígrafe por importe de 9 millones de euros corresponde a la actividad de servicios en Polonia.

Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones en la autopista Azores.

Provisiones a corto plazo

A 31 de diciembre de 2020 el saldo de provisiones a corto plazo del grupo asciende a 892 millones de euros, (750 millones a 31 de diciembre de 2019). El incremento se debe principalmente a reclasificaciones de provisiones de carácter tributario comentadas anteriormente, relacionadas con el Impuesto de Sociedades de los ejercicios 2003 a 2005 (ver nota 6.5.1d).

En este epígrafe se consideran fundamentalmente las provisiones relativas a contratos con clientes, como son las provisiones por gastos diferidos (referidas a la terminación y retirada de obra según contrato) y las provisiones por pérdidas presupuestadas. En este sentido, este tipo de provisiones se concentran en la división de Construcción por 733 millones de euros (763 millones de euros a 2019).

La dotación y reversión de estas provisiones se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.

6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO

En este epígrafe se recogen:

- Los préstamos participativos concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por un importe poco significativo a 31 de diciembre de 2020 (9 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 de la división de Construcción). La disminución de -9 millones de euros viene motivada por la clasificación a mantenida para la venta de la sociedad Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. (ver Nota 1.1.3).
- Préstamos con empresas asociadas a largo plazo por 11 millones de euros (11 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), de la actividad de Autopistas.
- Pasivos comerciales a largo plazo por importe de 5 millones de euros (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios y otros pasivos contingentes

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes de diferente naturaleza. Dichos pasivos contingentes se materializan en pleitos o litigios sobre los que se reconoce una provisión en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación. Dichas provisiones se detallan en la Nota 6.3.

Por lo tanto, no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados y que puedan suponer un efecto material adverso.

A continuación, se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Autopista Terrasa Manresa (Autema):

Procedimiento contencioso-administrativo frente a los Decretos 161/2015 y 337/2016 aprobados por la Generalitat de Cataluña:

El 14 de julio de 2015 la Generalitat de Cataluña publicó el Decreto 161/2015 por el que se modificaba radicalmente el régimen concesional del proyecto establecido en virtud del Decreto 137/1999. Dicho cambio normativo se completó en diciembre de 2016 por el Decreto 337/2016 (ambos conjuntamente, los "Decretos").

El cambio introducido por la nueva normativa supuso pasar de un régimen en el que la Generalitat abona a la sociedad concesionaria la diferencia entre los peajes recaudados y el excedente de explotación fijado en el Plan Económico Financiero, a un sistema por el que la retribución del concesionario dependerá del número de usuarios de la infraestructura, subvencionando la Generalitat parte del peaje abonado por el usuario, reduciendo los ingresos a percibir por Autema entre un 43% y un 50%.

La Sociedad Concesionaria, al considerar que existían sólidos argumentos para concluir que la Administración había excedido claramente los límites de su potestad de modificación de contratos públicos al dictar ambos decretos, procedió a recurrir los Decretos ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC).

A lo largo de 2017 las codemandadas (Generalitat de Catalunya y el Consell Comarcal del Bages) presentaron sus escritos de contestación a la demanda y, durante el primer semestre de 2018, se celebró la fase de prueba. Tras la presentación del escrito de conclusiones por parte de Autema en el mes de julio, y por las codemandadas en septiembre de 2018, se cerró la fase de conclusiones.

El 18 de marzo de 2019 se notificó a Autema la sentencia del TSJC que desestimaba el recurso contencioso-administrativo frente a los Decretos. Esta sentencia fue recurrida por la Sociedad en casación ante el Tribunal Supremo (TS).

El 19 de octubre de 2020 se notificó a la Sociedad la inadmisión del recurso de casación por parte del Tribunal Supremo. Con esa decisión del TS la sentencia dictada en el asunto por el TSJC deviene firme y plenamente aplicable.

Contra dicha inadmisión se ha presentado, el 17 de noviembre de 2020, un incidente de nulidad, por considerar que el Tribunal Supremo, antes de inadmitir el recurso, debió plantear una cuestión de interpretación ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y al no haberlo hecho, ha vulnerado el derecho a la tutela judicial efectiva de la recurrente. El incidente de nulidad ha sido recientemente inadmitido. Autema está preparando un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional. El incidente de nulidad ha sido recientemente inadmitido. Autema está preparando un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional.

Autema ha mantenido durante estos años su consideración contable de la concesión como activo financiero, en base a la opinión de sus asesores legales externos que consideraban que existían argumentos sólidos para sostener que la publicación del Decreto suponía una extralimitación de la potestad de modificación del régimen concesional por parte de la administración concedente.

No obstante, tras la no admisión a trámite del recurso de casación la compañía ha cambiado el modelo contable de la concesión, pasando de activo financiero a activo intangible. El impacto de dicho cambio se ha registrado con efectos 1 de enero de 2020 y ha supuesto el reconocimiento de un resultado no recurrente tal y como se describe en la nota 2.5.

Autopista M 203

Procedimiento judicial iniciado por la Concesionaria solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la Administración.

El 24 de Abril de 2014 la Concesionaria inició un procedimiento ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la administración concedente y la anulación de las penalidades impuestas a la Sociedad Concesionaria por la paralización de las obras.

Tras la sentencia estimatoria por el TSJM, mediante Orden del Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, de 3 de noviembre de 2017 (la "Orden de Resolución"), la Comunidad de Madrid (CAM) resolvió el contrato de concesión. La CAM cumplió en el ejercicio 2018 la toma de posesión de las obras y la devolución de los avales constituidos como garantía definitiva (cuya cuantía ascendió a 6 millones de euros).

En relación a la subrogación de la Administración en los expedientes expropiatorios y la compensación por las inversiones realizadas (valor patrimonial de la inversión - VPI) y por los daños y perjuicios sufridos, la Sociedad presentó en abril de 2019 un requerimiento a la CAM por inactividad de la Administración para que cumpliera con su obligación de dictar resolución sobre la VPI.

Al haber transcurrido el plazo de 3 meses sin que la CAM contestara al requerimiento presentado por la Sociedad, el 15 de julio de 2019 la Sociedad interpuso recurso contencioso-administrativo frente a la inactividad de la CAM, con solicitud además de medida cautelar consistente en que el tribunal obligue a la CAM a dictar dicha resolución de forma expeditiva.

En octubre de 2019 se desestimó la medida cautelar solicitada y el procedimiento judicial para que la CAM dictara resolución sobre el VPI ha seguido su curso. La Sociedad formalizó su demanda el 17 de diciembre ante el TSJM y el 11 de febrero de 2020 se ha notificado la contestación a la demanda de la CAM y se ha dado plazo a la Sociedad para que presente su escrito de conclusiones.

Adicionalmente, el 27 de enero de 2020 se notificó a la Sociedad mediante vía administrativa el informe de valoración de la CAM, cuantificando el importe del VPI, donde reconocen la cantidad de 56 millones de euros (IVA excluido), más los intereses que se devenguen hasta que se haga efectivo el pago. Han concedido plazo de alegaciones que fueron presentadas por la Sociedad el 12 de febrero de 2020 remitiéndose a lo ya indicado anteriormente en los escritos anteriores, solicitando que se dicte resolución cuanto antes y reservándonos el derecho a realizar las actuaciones que precedan para reclamar la diferencia entre la cantidad reclamada de 60 millones de euros, que la Sociedad tiene registrada en su balance, y la cantidad reconocida en el informe. La Sociedad ha decidido registrar provisión por 4 millones de euros, que es la diferencia entre los 60 millones de euros registrados como cuenta por cobrar como compensación de la inversión realizada por la sociedad y los 56 millones de euros en que ha valorado la CAM en su informe el VPI.

Finalmente, el 22 de octubre de 2020 se ha notificado a la Sociedad la sentencia estimatoria del recurso contra la inactividad de la Administración en la que se condena a la CAM a que de inmediato dicte el correspondiente acto de liquidación del VPI. El 27 de noviembre de 2020 se declara la firmeza de la sentencia. A partir de esta declaración de firmeza la CAM disponía de dos meses para ejecutar la sentencia y dictar la correspondiente resolución sobre el VPI. Habiendo ya transcurrido ese plazo de 2 meses sin que la CAM haya dictado esa resolución el 3 de febrero de 2021 la Sociedad ha presentado un escrito al TSJM en el que se solicita la ejecución forzosa de la sentencia y que se cumpla con el fallo de ésta sin más dilación.

En base a la resolución del contrato de concesión, el valor neto contable del activo por 78 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 se encuentra clasificado como deudores e incluye los 60 millones de euros anteriormente mencionados, así como 13 millones de IVA y 5 millones de intereses. Como hemos comentado se encuentran provisionados 4 millones de euros ante la posibilidad de la no recuperación de los mismos.

Procedimiento judicial de las entidades financieras del proyecto de la radial 4:

En relación con la Radial 4, en junio de 2013 un grupo de entidades financieras del sindicato bancario de la financiación del Proyecto iniciaron un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la Sociedad, esto es, Cintra Infrastructures SE y Sacyr Concesiones, S.L., que habían garantizado la aportación de un capital contingente en determinadas circunstancias.

En dicho pleito se reclamaba la ejecución de la garantía prestada por los accionistas por un supuesto incumplimiento de determinadas ratios. Se trata de una garantía corporativa de 23 millones de euros, ascendiendo la parte de Cintra a 14,95 millones de euros. En su contestación a la demanda Cintra y Sacyr defendieron, entre otros argumentos, la falta de legitimación activa de los bancos, al considerar que no podían dirigirse contra los Accionistas sino frente a la sociedad Inversora del Proyecto, y que el objetivo de la garantía no era dotar de fondos a la acreditada para atender pagos relativos a la financiación, sino asegurarle solvencia financiera para hacer frente a las obligaciones derivadas de una refinanciación que no se ha producido.

Finalmente, el Juzgado de Primera Instancia acogió la excepción de falta de legitimación activa de los demandantes, desestimando la demanda de los bancos sin entrar en el fondo del asunto. Los Bancos recurrieron dicha sentencia en apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid, que en diciembre de 2016 confirmó la sentencia de primera instancia. Frente a esta última sentencia, las entidades financieras presentaron recurso extraordinario de infracción procesal ante el Tribunal Supremo.

El 12 de julio de 2019 se notificó la admisión por porte del Tribunal Supremo del recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por los Bancos, reconociéndoles legitimación activa para poder reclamar directamente contra los Sponsor, y obligando a la Audiencia Provincial a que entre a conocer sobre el fondo del litigio.

El 21 de febrero de 2020 se ha notificado la sentencia del Tribunal Supremo por la que se estima el recurso extraordinario presentado el pasado ejercicio por las entidades financiadoras de la autopista R4 en la que reclamaban la ejecución de las garantías otorgadas por los antiguos accionistas del proyecto (en el caso de Cintra por un valor de 14,95 millones de euros que están completamente provisionados por la compañía) y, como consecuencia de ello, se remiten las actuaciones a la Audiencia Provincial, que debe dictar una nueva sentencia en la que entre a conocer el fondo del asunto una vez reconocida la legitimación activa de las entidades financiadoras.

El 14 de octubre de 2020 se notificó sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid por la que se estima el recurso de los bancos. Los accionistas Cintra y Sacyr han presentado un recurso de casación frente a esta decisión ante la Audiencia Provincial que desde el 3 de febrero de 2021 se tiene por presentado y se emplaza a los accionistas a comparecer ante el Tribunal Supremo y se acuerda expedir la certificación de la sentencia que habían solicitado las entidades financieras a efectos de instar la ejecución provisional de la sentencia. Cintra y Sacyr están a la espera de saber si se admite o inadmite el recurso de casación por el Tribunal Supremo y es posible que en los próximos días las entidades financieras soliciten la ejecución provisional de esta sentencia.

En la actualidad la sociedad tiene totalmente provisionados tanto los 14,95 millones de euros de las garantías otorgadas como los intereses de demora (4,18 millones de euros) desde el inicio del proceso judicial.

Litigio relativo al concurso de acreedores de la autopista SH-130

El 1 de marzo de 2018, la Sociedad SH-130 Concession Company, LLC presentó ante el United States Bankruptcy Court Western District de Texas un escrito inicial de demanda contra Ferrovial, S.A., Cintra Infrastructures SE, Ferrovial Construcción y otras sociedades del Grupo Ferrovial, así como frente al socio en el proyecto relativo a la autopista SH-130.

SH-130 Concession Company, LLC estuvo participada en un 65% por Cintra TX 56, LLC hasta el 28 de Junio de 2017, fecha en la que la titularidad de su capital social fue transmitida a sus socios actuales como consecuencia del cierre del proceso de solicitud voluntaria de concurso (Chapter 11) presentado el 2 de marzo de 2016.

La reclamación se fundamenta en que parte de los pagos realizados por la sociedad concesionaria a la sociedad constructora en 2011 y 2012, durante la fase de diseño y construcción de la autopista, se hicieron supuestamente en fraude de los acreedores, ya que, en opinión de la demandante: (i) las obras se estaban ejecutando incorrectamente y por tanto no procedía su abono; y (ii) la compañía concesionaria era insolvente.

La parte demandante reclama la devolución de dichos pagos, que ascienden a 329 millones de dólares.

Asimismo, acusa a Ferrovial, S.A., Cintra Infrastructures SE y otras sociedades del grupo de haber provocado que SH-130 Concession Company, LLC hiciera tales pagos, incumpliendo de dicha forma los fiduciary duties que debían observar de acuerdo a la legislación mercantil del estado de Delaware, así como de haber ayudado e inducido a incumplirlos.

En una modificación al escrito inicial de demanda presentada el 28 de septiembre de 2018, la demandante ha solicitado daños adicionales consistentes en la devolución de los beneficios derivados de los contratos de servicios que las demandadas facturaron a la demandante en el citado período. La demandante no ha fijado aún la cantidad que solicita por dicho concepto. Adicionalmente, ha ampliado la demanda inicial en relación al cumplimiento de los fiduciary duties.

Las compañías del Grupo Ferrovial demandadas presentaron varias mociones de desestimación preliminar (motion to dismiss) de la demanda inicial. El 7 de septiembre de 2018 el tribunal admitió las mociones de desestimación preliminar relativas a las compañías del grupo Ferrovial Internacional, S.L.U. y Ferrovial International Ltd., (que han quedado excluidas de la demanda) continuándose el proceso respecto del resto de demandadas. La modificación a la demanda citada anteriormente fue también objeto de una segunda motion to dismiss, desestimada por el tribunal el 16 de julio de 2019.

La demandante presentó el 5 de agosto de 2019 una tercera modificación a la demanda en la que se amplían las acusaciones de infracción de fiduciary duties a hechos acaecidos en 2007 con motivo del cierre financiero del proyecto.

Al cierre de estos estados financieros, el pleito se encuentra en fase de prueba (discovery) tras cuya finalización se iniciará la fase posterior de presentación y debate sobre la demanda. El calendario del proceso ha sufrido diversas actualizaciones, la más reciente el pasado 10 de febrero 2021 en que el tribunal dictó nueva orden ampliando los plazos del proceso. Se espera tener una resolución definitiva a partir del tercer trimestre de 2021.

El análisis realizado por los asesores legales a fecha actual permite considerar razonable que las empresas del Grupo Ferrovial demandadas puedan obtener una desestimación de las acciones ejercitadas frente a ellas. En base a lo anterior, no se ha registrado ninguna provisión en las sociedades del grupo por razón de este litigio.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La división de Construcción del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos fundamentalmente a posibles defectos en la construcción de las obras realizadas y a reclamaciones de responsabilidad civil.

El importe total provisionado por dichos riesgos a 31 de diciembre de 2020 es de 104 millones de euros (112 millones en 2019) y corresponde a un total de 75 litigios.

El principal litigio es el referido a las obras de construcción de la autopista SH 130 en Texas, que a continuación se describe y que es adicional al procedimiento relativo al mismo proyecto indicado en el apartado correspondiente a los litigios del negocio de Autopistas.

Arbitraje obras de construcción de la autopista SH-130 de Texas:

Adicionalmente a la demanda indicada en el apartado relativo a los litigios del negocio de Autopistas, la sociedad concesionaria de la autopista SH-130 (SH130 Concession Company, LLC) presentó un requerimiento para someter a arbitraje una disputa contra la sociedad constructora de la autopista Central Texas Highway Contractors, LLC (participada por Ferrovial Construcción), y contra las sociedades Zachry Industrial, INC. y Ferrovial Construcción, como avalistas mancomunados de la anterior. En el requerimiento de sometimiento a arbitraje, la sociedad concesionaria alegaba de forma genérica y sucinta que existían vicios y defectos en la construcción, fundamentalmente en el paquete de firmas de la Autopista, que valoraba en un importe de 130 millones de dólares, de los cuales el 50% (65 millones de dólares) serían imputables a la participación de Ferrovial, sin que exista responsabilidad solidaria respecto a la participación del otro socio.

En marzo de 2019, la sociedad SH130 Concession Company, LLC presentó una reclamación adicional por 161 millones de dólares (que, sumados a los 130 millones de dólares iniciales, ascienden a un total de aproximadamente 291 millones de dólares), que consisten en las cantidades que SH130 Concession Company, LLC supuestamente ha incurrido o incurrirá para reparar los daños reclamados.

De este importe, el 50% (145 millones de dólares) sería atribuido a la participación del grupo Ferrovial.

Tras la presentación de su escrito de defensa (statement of defense) por la sociedad reclamada, SH130 Concession Company, LLC presentó en diciembre de 2019 su escrito de contestación, en el que mantiene básicamente las mismas reclamaciones y reduce su cuantía hasta 280 millones de dólares (140 millones de dólares sería atribuido a la participación del grupo Ferrovial).

En enero de 2020 se inició un proceso de mediación con SH130 Concession Company, LLC (en el que también están presentes el socio en el proyecto -Zachry-, compañías aseguradoras, diseñadores y subcontratistas relacionados con los defectos de construcción alegados) con la intención de cerrar esta reclamación de forma negociada. Este proceso de mediación concluyó sin acuerdo.

La celebración de la vista (hearing) comenzó el día 9 de marzo de 2020, pero quedó suspendida el 20 de marzo como consecuencia del COVID-19. La vista se reanudó por medios telemáticos el 13 de agosto. La Cámara de Comercio Internacional (institución responsable del procedimiento arbitral) ha comunicado que la fecha de emisión del Laudo final por los árbitros será a mediados del mes de marzo 2021. El laudo se notificará a las partes probablemente en el mes de abril.

Tras el análisis de toda la documentación a que se ha tenido acceso, los asesores legales de las compañías afectadas siguen considerando que los trabajos de construcción de la autopista fueron ejecutados conforme a lo establecido en el contrato y las buenas prácticas de la industria y que, en todo caso, la responsabilidad que se pueda derivar de la resolución del litigio se puede ver reducida por diferentes hechos, como son:

- La existencia de pólizas de seguro en favor de la compañía constructora.
- La responsabilidad de los defectos alegados debería de recaer, en su caso, sobre las empresas subcontratadas por la empresa constructora, tanto con relación al diseño como a los trabajos de ejecución de firmas.
- El Departamento de Transportes de Texas y la empresa concesionaria parece que han llegado a un acuerdo para ejecutar los trabajos de reparación de los defectos por un importe de 60 millones de dólares, lo que representa una cantidad muy inferior a la reclamada.

La sociedad no considera riesgos adicionales a los ya tenidos en cuenta en la provisión registrada en el ejercicio 2019 (25 millones de dólares).

Negocio de Construcción en España:

El 1 de octubre de 2019, la Dirección de Competencia (DC) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) acordó la incoación de expediente sancionador contra una serie de empresas, entre las que se encuentra Ferrovial Construcción por supuestas conductas prohibidas contrarias a las normas de competencia.

Dichas conductas consistirían presuntamente, según lo señalado por la DC, en unos intercambios de información entre las empresas, con el objeto y/o efecto de restringir la competencia, en el ámbito de las licitaciones convocadas por las distintas Administraciones Públicas en España para la construcción y rehabilitación de infraestructuras y edificios.

En octubre de 2019 se recibió el pliego de cargos elaborado por la DC. Dicho documento contiene las conclusiones de la investigación llevada a cabo y detalla en su caso los hechos que pueden ser constitutivos de infracción de las normas de competencia. En el mes de diciembre se presentó escrito de alegaciones, poniendo de manifiesto la inexistencia de las infracciones señaladas por la DC.

En marzo de 2020 se notificó por parte de la DC la propuesta de sanción en la que se considera que la práctica desarrollada por los afectados en este expediente es contraria e infringe la Ley de Defensa de la competencia y propone una sanción de 48 millones de euros.

El 11 de junio Ferrovial Construcción presentó su escrito de alegaciones contra dicha propuesta. El 16 de julio, la Sala de Competencia de la CNMC ha declarado caducado el expediente y ha ordenado la incoación de otro expediente por los mismos hechos.

En base a lo anterior, el grupo considera que no es necesario provisionar importe adicional alguno, más allá de los 3 millones de euros registrados en las Cuentas Anuales Consolidadas del 2019.

c) Litigios y otros pasivos contingentes relacionados con el negocio de Servicios en actividades discontinuadas

Negocio de Servicios en Reino Unido:

Ciberataque a Amey

El 16 de diciembre de 2020 Amey advirtió que había sido objeto de un ciberataque y, posteriormente, supo que el ataque había provocado el robo de datos y el cifrado de sistemas. Los atacantes exigieron un rescate que fue rechazado y procedieron a publicar información de Amey en la web oscura. Algunos de sus ordenadores, servidores, sistemas y archivos se vieron impactados. Otros sistemas (incluido SAP) no se vieron afectados, pero se desactivaron como medida de precaución. Los sistemas de Ferrovial no se vieron afectados.

De forma inmediata se estableció un plan de acción para mitigar las consecuencias, con cuatro líneas de acción: investigar, preservar, recuperar y restaurar. La empresa cuenta con pólizas de seguros que cubren este tipo de riesgos.

Tras el análisis realizado, Amey ha concluido que el ciberataque no ha tenido un impacto material en su información financiera de 2020 y que no existe un pasivo significativo que requiera el reconocimiento de una provisión de riesgos por este motivo. A la fecha de emisión de estos Estados Financieros, no ha habido deducciones contractuales significativas impuestas a Amey como consecuencia directa del ciberataque. La sociedad no tiene conocimiento de ninguna reclamación distinta de las derivadas de los mecanismos contractuales habituales.

Demanda de WBHO

EL 22 de diciembre de 2020, WBHO, subcontratista de Amey Consulting Australia Pty Limited, ha demandado judicialmente a la sociedad en la Corte Suprema de Nueva Gales del Sur. En dicha demanda no se incluye un importe específico sino que se limita a solicitar i) daños y perjuicios, ii) daños relacionados con supuestas conductas engañosas o defectuosas en virtud de la Ley Australiana del Consumidor durante la fase de licitación, iii) una indemnización por supuestos incumplimientos del contrato y costes adicionales incurridos por WBHO provenientes de otros dos subcontratistas, iv) intereses y v) costes. La base de la reclamación del tercer apartado es que Amey no habría cumplido con los hitos de finalización del diseño, el proyecto se prolongó y WBHO incurrió en costes de construcción no contemplados en la fecha del contrato.

La demanda judicial carece de detalles. Amey presentará varias solicitudes al tribunal requiriendo entre otras cosas un mayor detalle de la demanda, si bien, también se ha notificado esta reclamación a las compañías de seguros, habiendo provisionado al cierre 3 millones de dólares australianos correspondientes a la franquicia del seguro.

Litigio con Mick George Limited

AmeyCespa (East) Limited, mantiene un contrato de prestación de servicios con Northamptonshire County Council subcontratando parte de los servicios a Mick George Limited mediante un contrato con vencimiento el 31 de marzo de 2023. En septiembre de 2019, AmeyCespa (East) Limited recibió del subcontratista Mick George una serie de facturas como consecuencia de una diferente interpretación de las cláusulas del contrato.

En dichas facturas, el subcontratista recalculó retrospectivamente los importes adeudados desde abril de 2013 y sigue aplicando dicha nueva interpretación en las nuevas facturas. El importe reclamado a día de hoy asciende a 21,6 millones GBP (25,9 millones de GBP incluyendo IVA), ascendiendo el diferencial por la nueva interpretación a 390 miles de GBP por mes aproximadamente. En opinión de los asesores jurídicos del Grupo, la posición de Amey es fuerte, por lo que no existe ninguna provisión al respecto.

Negocio de Servicios en España:

Litigio relativo a la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en relación al sector de residuos sólidos urbanos.

Con fecha 12 de junio de 2019, la CNMC ha notificado el Pliego de Concreción de Hechos en el que concreta y califica las conductas o prácticas anticompetitivas, dividiéndose en dos bloques:

- participación en los acuerdos de reparto de mercado y recomendaciones en el sector de los residuos sólidos urbanos como socio de ASELIP (asociación de empresas de gestión de residuos y limpieza viaria); y
- acuerdos bilaterales de reparto de clientes con un competidor en el sector de residuos industriales no peligrosos en Cataluña y en Andalucía, y con otro competidor en el mismo sector de residuos industriales en Andalucía.

Tal y como se informó en las cuentas anuales del ejercicio 2019, Ferrovial ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional por considerar que la incoación de este nuevo expediente vulnera el derecho fundamental de Cespa S.A. y Cespa Gestión de Residuos S.A.U. a no ser enjuiciado dos veces por los mismos hechos, ya que previamente se había iniciado un expediente por los mismos hechos que había sido desestimado por los Tribunales.

El recurso está concluido y pendiente de que se fije fecha para votación y fallo. El 31 de julio de 2019 la CNMC dictó la propuesta de resolución sancionadora y CESP A y CESP A GR presentaron alegaciones contra dicha propuesta el 30 de agosto de 2019.

El 19 de septiembre de 2019, el Consejo de la CNMC acordó la suspensión del plazo para resolver el expediente hasta que la Audiencia Nacional resuelva el recurso contencioso-administrativo para la protección de derechos fundamentales. El Grupo ha decidido no registrar ninguna provisión dado que los asesores legales de la compañía estiman que los argumentos del recurso de protección de derechos fundamentales son sólidos.

Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras:

Tras un periodo de investigación de información reservada, el 16 de julio de 2019 la CNMC ha incoado expediente sancionador a FERROSER INFRAESTRUCTURAS, S.A. y también a su matriz FERROVIAL, S.A. así como a otras empresas del sector (ACS, ACCIONA, FCC, OHL, SACYR, ELEC NOR, entre otras), por posibles prácticas anticompetitivas consistentes en reparto de licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento.

Con la incoación, la CNMC únicamente ha comunicado el inicio y da acceso a parte del expediente. En lo relativo al periodo de investigación de información reservada, el Grupo ha interpuesto y formalizado demanda de recurso contencioso-administrativo de protección de derechos fundamentales ante la Audiencia Nacional, esencialmente basada en que la Orden de inspección era muy genérica y que no se aportaron los indicios de la investigación, que ha sido admitida a trámite, habiéndose presentado oposición por el Fiscal, y habiendo quedado pendiente de que se fije fecha para votación y fallo. Asimismo, y por los mismos motivos, el 11 de enero del ejercicio 2019 se interpuso recurso de apelación ante el TSJ de Madrid contra el Auto del Juzgado que autorizó la inspección pidiendo su revocación, recurso que ha sido desestimado definitivamente.

En fecha 6 marzo de 2020 la CNMC ha dictado una resolución por la que se suspende el plazo máximo para la resolución del expediente sancionador. El motivo de la suspensión son los recursos presentados por otras sociedades investigadas contra los acuerdos de la Dirección de Competencia por los que se denegó parcialmente el carácter confidencial de ciertos documentos recabados en las inspecciones de estas empresas.

El plazo máximo para resolver el expediente (18 meses desde la incoación) estará suspendido hasta el día siguiente de las resoluciones del Consejo sobre los recursos interpuestos (el Consejo debe resolver en un plazo de tres meses). En todo caso, la Dirección de Competencia advierte que esta suspensión del plazo máximo de resolución no suspende necesariamente la tramitación del procedimiento.

El 31 de diciembre de 2020, la CNMC ha notificado el Pliego de Concreción de Hechos, incluyendo también a Ferrovial Servicios pero sin hacer una propuesta de sanción ni cuantificar una posible multa. Se han presentado las correspondientes alegaciones en tiempo y forma (3 febrero de 2021) por parte de las tres mercantiles en base a las cuales no se han registrado ninguna provisión al 31 de diciembre de 2020.

Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (Emesa).

Como se indicaba en las cuentas del ejercicio 2018, el Grupo a través de la sociedad Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (Emesa) en la que ostenta una participación del 50%, ejecuta el contrato de mantenimiento de la infraestructura de la M-30 y participa en un 20% en la sociedad de economía mixta Madrid Calle 30, titular del contrato de concesión de dicha infraestructura.

Durante el ejercicio 2017, el Ayuntamiento de Madrid, otro accionista de Madrid Calle 30, constituyó una Comisión de Investigación municipal cuyas principales recomendaciones que afectan al Grupo son la reversión del modelo de gestión de Madrid Calle 30 al modelo original de empresa 100% municipal, así como solicitar a los órganos competentes del Ayuntamiento el estudio de la determinación de la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, hasta el momento pagado por Madrid Calle 30. A 31 de diciembre de 2018, Emesa había interpuesto un recurso contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid que aprobó el dictamen de la Comisión de Investigación.

Con fecha 3 de junio de 2019 se dictó Sentencia respecto a dicho recurso declarando su inadmisibilidad por falta de legitimación activa del recurrente (Emesa). No obstante, si bien es cierto que lo inadmite, en su fundamento de derecho cuarto afirma que las resoluciones de la Comisión de Investigación son meras recomendaciones sin eficacia alguna sobre Emesa, es decir, que la sociedad sólo podría resultar afectada por las resoluciones que eventualmente se dicten en un futuro y que acojan dichas recomendaciones.

En relación con la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, con fecha 16 de septiembre de 2020 la Consejera Apoderada de MC30 remitió un burofax a EMESA por el que le reclamaba que le abonase el coste del mismo. Con fecha 2 de octubre de 2020 EMESA se opuso al mismo. Con fecha 6 de octubre la Consejera Apoderada de MC30 ha remitido un nuevo burofax a EMESA en el que manifiesta (i) considerar interrumpida la prescripción respecto de la reclamación efectuada; (ii) condicionar y supeditar el ejercicio de acciones judiciales por MC30 a las decisiones firmes que eventualmente pudiera tomar el Ayuntamiento de Madrid. EMESA ha decidido no registrar ninguna provisión al respecto, dado que los asesores legales de la compañía estiman que sus argumentos son sólidos.

d) Litigios de carácter fiscal

Tal y como se indica en la Nota 6.3., Ferrovial tiene registradas provisiones de carácter fiscal de 185 millones de euros. En las sociedades de la división de Servicios, que se encuentran en la línea de actividades discontinuadas, estas provisiones fiscales ascienden a 27 millones de euros.

Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso de carácter fiscal en relación a inspecciones tributarias en España, siendo los más significativos los relativos al Impuesto sobre Sociedades e IVA por los ejercicios 2002 a 2015. Así, el importe total de litigios en España asciende a 373 millones de euros, sobre los que el Grupo considera que tiene argumentos sólidos para defender su posición procesal, por lo que ha registrado parcialmente provisiones para cubrir los riesgos que se derivarían de los mismos por valor de 268 millones de euros, además de 7 millones de euros asociados a las sociedades de la división de Servicios que se encuentran clasificados en la línea de actividades discontinuadas.

Entre estos pleitos se encuentra el relativo a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición de Amey y Swissport. Ferrovial tiene interpuesto un recurso contra la decisión de la Comisión Europea de 2014 ("Tercera Decisión") en la que se califica como ayuda de Estado dicha medida fiscal. Aunque consideramos que existen argumentos sólidos a favor de la posición procesal defendida por el Grupo, en caso de no obtener un pronunciamiento favorable de los Tribunales el importe a pagar a la Hacienda Pública española ascendería a 87 millones de euros, incluyendo la previsión del Impuesto sobre Sociedades de 2020, de los cuales 37 millones de euros ya fueron pagados en 2017 y 3,8 millones de euros se estiman pagar en 2021. En este escenario pesimista, el impacto en la cuenta de resultados sería de 4,5 millones de euros, al tener registrado el correspondiente impuesto diferido de pasivo que asciende a 134 millones de euros, que se compensa con la aplicación de créditos fiscales disponibles de la Compañía por importe de 42 millones de euros.

También se encuentra incluido el litigio de Ferrovial relativo a Impuesto sobre Sociedades, ejercicios 2003 a 2005, cuyo fundamento jurídico principal es la diferente interpretación dada a la dotación de la provisión de cartera de las participaciones de Toronto Highway BV. Ha recaído Sentencia desestimatoria del Tribunal Supremo contra la que la sociedad ha presentado incidente de nulidad. El importe a pagar asciende a 79 millones de euros, que se encuentran totalmente provisionados. En el ejercicio, dicho importe se ha reclasificado de la cuenta de provisiones para pleitos en el largo plazo a cuentas de provisiones a corto plazo.

e) Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar que el Grupo sigue manteniendo su posición contractual frente a determinadas reclamaciones fiscales por parte de Promociones Habitat S.A., sociedad enajenada por parte de Ferrovial Fisa, S.L. en el ejercicio 2016, pendientes de resolución o pago y cuyo importe se encuentra a la fecha debidamente provisionado en los estados financieros consolidados.

6.5.2. Garantías**a) Aavales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras**

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes, por su naturaleza inciertos, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus divisiones de negocio.

Para cubrir dicha responsabilidad, el Grupo tiene aavales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2020, el saldo era de 6.728 millones de euros (7.742 millones de euros en 2019).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	2020	2019
Construcción	4.548	5.526
Autopistas	1.051	1.199
Aeropuertos	18	20
Resto	299	292
Total actividades continuadas	5.915	7.036
Servicios	813	707
Total actividades discontinuadas	813	707
TOTAL	6.728	7.742

Según el tipo de instrumento, los 6.728 millones de euros se desglosan en: i) 3.403 millones de euros correspondientes a aavales otorgados por entidades financieras, ii) 2.636 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y iii) 689 millones de euros en aavales otorgados por compañías de seguros.

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo. De tal manera que, si un proyecto no fuese ejecutado, la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto en los estados financieros que se puede derivar de los mismos es muy reducido, ya que las empresas del Grupo ejecutan los contratos conforme a lo acordado con los clientes, provisionando dentro de los resultados de cada uno de los contratos los riesgos que se puedan derivar de su ejecución (ver Nota 6.3).

Por último, indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo de actividades continuadas recogido en la anterior tabla, 756 millones de euros (ver Nota 6.5.3) garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras.

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del Grupo

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del Grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del Grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto (ver Nota 1.1.2.) que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante indicar (ver Nota b.1. Garantías de Capital Contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver b.2.)

b.1) Garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a sociedades proyecto en relación a la deuda de estos proyectos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegasen a cumplir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente).

Dentro de las garantías prestadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota anterior (6.5.2.a).
- Aquellas que garantizan riesgos distintos de la correcta ejecución de los contratos de construcción y servicios, y podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegan a cumplirse los eventos garantizados.

Este segundo bloque de garantías es objeto de desglose separado en este apartado ya que, como se menciona en la Nota 5.2. relativa a Posición Neta de Tesorería, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías otorgadas por lo que es importante conocer aquellas garantías, cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de las sociedades proyectos o titulares de su deuda distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la Nota 6.5.3. Dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación, se desglosan las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2020 en favor de proyectos integrados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas. Figueras ha sido clasificada como mantenida para la venta (actividades discontinuadas) a 31 de diciembre de 2020. Señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Conc. Prisiones Lledoners	Garantía técnica de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	69
Conc. Prisiones Figueras	Garantía técnica de restitución al banco en tres casos concretos relacionados con licencia obras, PGOU y modificados. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	57
SUBTOTAL GARANTÍAS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN		126
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL		126

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgados avales por 10 millones de euros en relación al proyecto Centella (líneas de transmisión en Chile) para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas durante el periodo de ejecución inicial.

A continuación se desglosan los importes relativos a las garantías de la misma naturaleza que corresponden al porcentaje de participación en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia, cuya deuda, por lo tanto, no se integra en los Estados Financieros Consolidados del Grupo. Urbisca ha sido clasificada como mantenida para la venta (actividades discontinuadas) a 31 de diciembre de 2020.

SOCIEDAD BENEFICIARIA	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Ausol	Financiera para cubrir aportación de equity contingente	3
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir amortización de deuda	1
Auto-Estradas Norte Litoral (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de expropiaciones.	0
Ruta del Cacao (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de obra.	2
URBICSA (Construcción)	Garantía técnica para el repago en caso de que por causas imputables al Acreditado o sus Accionistas se produzca terminación del contrato o incumplimiento de ciertos contratos. No cubre insolvencia (default) o incumplimiento por parte del Concedente.	42
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA		48

En relación al proyecto de la I-66, la Sociedad tiene otorgados avales por 12 millones de euros relacionados con posibles desembolsos de capital (capital contingente) por dicho importe.

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía por valor de 19,1 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 31 de diciembre de 2020 y actualmente existe un recurso de casación al respecto (ver Nota 6.5.1.a).

b.2) Otras garantías otorgadas a favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia distintas de las sociedades de proyecto.

Determinados contratos de construcción y servicios se ejecutan por sociedades integradas por puesta en equivalencia, que habitualmente se crean con el objeto de ejecutar contratos licitados previamente por sus socios. En este caso, los socios de dichas sociedades otorgan garantías para responder de la ejecución de estos contratos. Las responsabilidades garantizadas son similares a las indicadas en la Nota 6.5.2.a.

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la división de Servicios por Amey UK PLC en favor de diversas sociedades en las que esta participa y que están integradas por puesta en equivalencia. Dichas garantías alcanzan un importe total de 303 millones de euros, siendo las más relevantes las relacionadas con contratos con el Ministerio de Justicia británicos y la red de tranvías de Manchester. Señalar que el importe anterior corresponde al importe anual de los contratos pendientes por ejecutar por el porcentaje de participación de Ferrovial.

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 3.4.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 5.2.

d) Garantías recibidas de terceros

A 31 de diciembre de 2020 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.601 millones de euros (1.098 millones a 31 de diciembre de 2019), fundamentalmente provenientes de la división de Construcción en las sociedades de Ferrovial Construcción en Estados Unidos por un importe total de 1.184 millones de euros, Grupo Budimex por 153 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 264 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 98 millones de euros y construcción nacional por 66 millones de euros.

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los cuales determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan el cumplimiento íntegro de sus obligaciones contractuales en relación con las obras en las que son contratados, sin que sea posible su venta o pignoración.

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras desarrollados por el Grupo se llevan a cabo a través de contratos a largo plazo, en los que en la sociedad titular del proyecto en la que el Grupo participa, bien solo o con otros socios, se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación, sin recurso del accionista de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial, por lo tanto, considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

a) Compromisos de inversión

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	2021	2022	2023	2024	2025	2026 Y SIGUIENTES	TOTAL
Autopistas	2	58	13	3	0	0	75
Aeropuertos	53	40	4	0	0	0	98
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	55	98	17	3	0	0	173
Autopistas	358	266	0	0	0	26	650
Aeropuertos	28	0	0	0	0	0	28
Construcción	1	0	0	0	0	0	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EQUIVALENCIA	386	266	0	0	0	26	678
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	441	364	17	3	0	26	851

A 31 de diciembre de 2020 los compromisos de inversión ascienden a 851 millones de euros (976 millones de euros en 2019). La división de autopistas incluye 590 millones de euros en relación al proyecto de la I-66. La división de aeropuertos incluye 25 millones de libras correspondientes a ACS y el resto están relacionados con líneas de transmisión en Chile. La reducción en los compromisos de inversión está relacionada principalmente con las inversiones acometidas en proyectos de autopistas en Estados Unidos y Australia en 2020.

Como se ha indicado en el apartado 6.5.2.a), parte de estos compromisos de proyectos de infraestructuras, que totalizan 851 millones de euros, están garantizados con avales 756 millones de euros.

Adicionalmente, en la división de Servicios existen compromisos de adquisición de inmovilizado material por importe de 112 millones de euros (129 millones de euros en 2019), en relación, principalmente, a la adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento. Además, existen 4 millones de euros relacionados con compras de empresas en la división de Construcción (4 millones de euros en 2019).

(Millones de euros)	2021	2022	2023	2024	2025	2026 Y SIGUIENTES	TOTAL
Adquisición Inmovilizado Material	70	15	2	9	2	14	112
Adquisición Empresas	1	0	0	0	0	0	1
TOTAL SERVICIOS	70	15	2	9	2	14	112
Adquisición Empresas	0	0	4	0	0	0	4
TOTAL CONSTRUCCIÓN	0	0	4	0	0	0	4
TOTAL	70	15	6	9	2	14	116

b) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

6.6. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN

6.6.1. Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 56 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta General de una cantidad anual máxima para el conjunto de los miembros del Consejo de Administración. La Política de Remuneraciones de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad el 17 de abril de 2020, determinó el importe anual máximo y conjunto de la remuneración de los Consejeros en su condición de tales para periodo de vigencia de dicha Política (ejercicios 2020, 2021 y 2022), estableciéndola en una cantidad fija.

La retribución de los Consejeros en su condición de tales se compone de (i) una asignación fija, abonándose una parte mediante liquidaciones trimestrales y otra (la asignación fija complementaria) mediante un único pago al finalizar el ejercicio; y (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones. La retribución queda vinculada a las funciones y responsabilidades atribuidas a cada Consejero, la pertenencia a Comisiones del Consejo y las demás circunstancias objetivas que el Consejo de Administración considere relevantes, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

En la misma fecha de formulación de estas cuentas, el Consejo de Administración ha formulado y puesto a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 541 de la Ley de Sociedades de Capital. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2020, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2020. El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2020 y 2019.

Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, el importe de las dietas sumado al de los componentes fijos fuera superior al importe máximo total en concepto de remuneración por pertenencia al Consejo establecido para el año en curso, la diferencia se deducirá del importe de la asignación fija complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición. Dicho ajuste se produjo en el ejercicio 2019.

La disminución en la retribución de los Consejeros en su condición de tales durante 2020 obedece a la reducción de parte de su asignación fija, acordada por el Consejo de Administración de la Sociedad con motivo de la covid-19. En la asignación fija complementaria el Consejo de Administración acordó igualmente una reducción parcial de su importe. La diferencia existente en este concepto retributivo entre los ejercicios 2020 y 2019 obedece a que en este último se produjo un ajuste (como se ha indicado con anterioridad), ya que el importe de los componentes fijos sumado al de las dietas superó la cantidad anual máxima determinada por la Junta General.

Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en la Nota 6.6.2.

CONSEJERO (a)	2020			TOTAL
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	
(Miles de euros)				
Rafael del Pino Calvo-Sotelo	33	122	86	241
Oscar Fanjul Martín	33	83	70	186
Ignacio Madridejos Fernández	33	61	43	137
María del Pino y Calvo-Sotelo	33	61	43	137
Santiago Fernández Valbuena	33	69	43	145
José Fernando Sánchez-Junco Mans	33	81	43	157
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	33	48	43	124
Philip Bowman	33	59	43	135
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	33	56	43	132
Bruno Di Leo	33	58	43	134
Juan Hoyos Martínez de Irujo	33	61	43	137
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz	33	59	43	135
TOTAL	394	819	587	1.800

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

CONSEJERO (a)	2019			TOTAL
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	
(Miles de euros)				
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35	143	74	252
Santiago Bergareche Busquet (hasta 19/12/2019)	34	77	63	174
Joaquín Ayuso García (hasta 30/9/2019)	26	55	35	116
Ignacio Madridejos Fernández (desde 30/9/2019)	9	14	9	32
Íñigo Meirás Amusco (hasta 30/9/2019)	26	57	28	111
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	72	37	144
Santiago Fernández Valbuena	35	88	37	160
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	89	37	161
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	35	54	37	126
Oscar Fanjul Martín	35	80	37	152
Philip Bowman	35	59	37	131
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	58	37	130
Bruno Di Leo	35	54	37	126
Juan Hoyos Martínez de Irujo (desde 2/10/2019)	9	12	9	30
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz (desde 19/12/2019)	1	0	1	3
TOTAL	420	912	515	1.848

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

6.6.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2020 y 2019.

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2020 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

Las disminuciones en la retribución fija de los Consejeros ejecutivos, obedecen a la reducción aprobada con motivo de la COVID-19.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS *	2020		TOTAL
	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS	
(Miles de euros)			
Retribución Fija	1.405	937	2.342
Retribución Variable	1.620	810	2.430
Primas S. Vida	8	4	12
Planes de acciones (1)	1.602	0	1.602
Total 2020	4.635	1.751	6.386

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2020, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2017, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha [*]

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

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS *	2019			TOTAL
	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (desde 30/9/19)	ÍÑIGO MEIRÁS** (hasta 30/9/19)	
(Miles de euros)				
Retribución Fija	1.455	250	969	2.674
Retribución Variable	1.608	250	188	2.046
Primas S. Vida	8	0	5	13
Planes de acciones (1)	1097	0	1097	2194
Otros (2)	0	600	725	1.325
TOTAL 2019	4.168	1.100	2.984	8.252

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

** Adicionalmente a la información indicada, en compensación por la pérdida de la condición de Consejero Ejecutivo de la Sociedad y consiguiente extinción de la relación de Alta Dirección se abonaron 8.167 miles de euros brutos a D. Íñigo Meirás (cifra sujeta en su totalidad a IRPF); cantidad cubierta por el seguro colectivo de ahorro mencionado en la nota 6.6.7.

(1) En marzo de 2019, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2016, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 19/3/2019.

2) En el caso de D. Ignacio Madrideo, se concede un bonus de incorporación mediante la entrega de acciones de Ferrovial. La cifra de D. Íñigo Meirás, corresponde a liquidación, saldo, finiquito.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

A continuación, se detallan los planes de retribución en acciones vinculados a objetivos cuyos derechos están pendientes de devengo.

PLAN CONSEJEROS EJECUTIVOS SITUACION A 31.12.2020		UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO	% DE DERECHOS DE VOTO
Rafael del Pino y Calvo- Sotelo	Asignación 2018	73.900	73.900	0
	Asignación 2019	70.000	70.000	0
	Asignación 2020	46.500	46.500	[*]
Ignacio Madrideo Fernández	Asignación 2019	14.468	14.468	0
	Asignación 2020	46.500	46.500	[*]

6.6.4. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2019, durante el ejercicio 2020 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, ni por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2020 el pago de 12 miles de euros y 13 miles de euros en 2019), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2020 por el mencionado seguro asciende a 1.059 miles de euros.

6.6.5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2020 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del Grupo o asociadas.

6.6.6. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2020 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Miles de euros)	2020	2019
Retribución fija	5.317	4.714
Retribución variable	3.657	3.202
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	4.528	3090
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	0	0
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	30	35
Primas de seguro	17	18
Otros (1)	2.291	0
Total	15.840	11.059

(1) Desvinculación de dos miembros de A.Dirección (cifra sujeta a IRPF), y un bonus de incorporación.

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los siguientes cargos: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Director General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora de Estrategia Corporativa, Director de Riesgos y Cumplimiento, Director de Movilidad y Director de Sostenibilidad. No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada en la Nota 6.6.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Plan de Retribución Flexible", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la alta dirección ha solicitado a la Sociedad aportaciones por valor de 48 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2019, 58 miles de euros).

6.6.7. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la alta dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a trece integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

- Para la cobertura de tal incentivo, la Sociedad anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada alto directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2020 ha ascendido a 2.006 miles de euros (1.991 miles euros en 2019), de los que 401 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo. La cifra de Otros que aparece en la tabla 6.6.6 por importe de 2.291 millones de euros, corresponde principalmente a las cantidades percibidas por dos miembros de la Alta Dirección que se han desvinculado de la compañía en el ejercicio 2020. Dicho importe no afecta a la cuenta de resultados del ejercicio, ya que la sociedad reconoce como gasto anualmente las cantidades aportadas en el ejercicio al seguro colectivo de ahorro, independientemente del momento en que dichas cantidades se perciban.

6.7. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

Al cierre del ejercicio 2020, Ferrovial tiene vigentes tres sistemas retributivos cuyos beneficiarios son los Consejeros Ejecutivos, los miembros de la alta dirección y directivos del Grupo Ferrovial, consistentes en la entrega de acciones vinculadas a objetivos.

Plan aprobado el 29 de octubre de 2015 por el Consejo de Administración. Cubre los ejercicios 2016, 2017 y 2018. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros para cada uno de los tres años y está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos, y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. Como se ha mencionado, el Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. La aplicación de este Plan a los Consejeros Ejecutivos fue autorizada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 4 de mayo de 2016.

Plan de Incentivos a Largo Plazo aprobado el 28 de febrero de 2019 por el Consejo de Administración. Este Plan tendrá una vigencia de un año y el coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros. Está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado de explotación y los activos netos productivos y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. La aplicación de este Plan a los Consejeros Ejecutivos fue autorizada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 5 de abril de 2019, tal y como se comunicó a la CNMV ese mismo día.

La fecha de asignación de unidades para 2019 a los Consejeros Ejecutivos, a efectos de cómputo de los plazos y términos del citado Plan, fue el 15 de febrero de 2019.

Finalmente, el 19 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración aprobó un nuevo plan de incentivos a largo plazo. Estará vigente por 3 años (durante los años 2020 a 2022) y consiste en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros y está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de flujo de caja de actividad y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. La aplicación a los Consejeros Ejecutivos de esta forma de retribución fue sometida a la aprobación de la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.

El número de acciones vivas en relación a estos planes es, a 31 de diciembre de 2020, de 2.468.724 acciones.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a acciones durante los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
Número de acciones al inicio del ejercicio	3.125.747	3.274.816
Planes concedidos	622.004	1.005.040
Planes liquidados	-930.106	-724.787
Renuncias y otros	-307.068	-408.762
Acciones ejercitadas	-41.853	-20.560
Número de acciones al final del ejercicio	2.468.724	3.125.747

Este plan de entrega de acciones incluye los mencionados anteriormente en la Nota 6.6 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la Alta Dirección.

Los gastos de personal registrados en el Grupo en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2020 a 10 millones de euros (7 millones de euros en 2019) con contrapartida en patrimonio neto. El aumento en el gasto registrado se debe a que el grado de cumplimiento de los planes sobre acciones liquidados en 2020 se ha situado en el 89,1%, frente al 71,88% alcanzado en 2019.

Valoración plan de entrega de acciones vinculado a objetivos.

Estos planes se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega, utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos, y liquidables en acciones, por lo que son valorados en el momento inicial de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado, imputándose el mismo a gastos de personal con contrapartida en reservas.

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Normativa

En materia de información sobre las operaciones que la Sociedad (o las sociedades de su grupo) realice con sus partes vinculadas, debe tenerse en cuenta la Orden EHA 3050/2004, de 15 de septiembre, sobre la información de las operaciones vinculadas que deben suministrar las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales.

El párrafo 1 del Apartado Primero de dicha Orden impone la obligación de incluir en los informes financieros semestrales información cuantificada de todas las operaciones realizadas por la Sociedad con partes vinculadas. Asimismo, el párrafo 1 de su Apartado Tercero considera operaciones vinculadas toda transferencia de recursos, servicios u obligaciones entre las partes vinculadas con independencia de que exista o no contraprestación.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*)

Operaciones vinculadas

A continuación, se indican las operaciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas durante el ejercicio 2020, clasificándose en tres categorías: a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección; b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección; y c) Operaciones entre las sociedades del Grupo.

a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre Ferrovial, S.A. y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa. Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

(Miles de euros)				2020		2019	
NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Bankia	Saldo dispuesto líneas de avales		0	0	-56.000	0	-56.000
Bankia	Recepción de servicios		0	0	-368	0	0
Marsh	Recepción de servicios de seguros	-7	0	0			

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamo con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 6.6.

b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

(Miles de euros)				2020		2019	
NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	7	0	1	8	1	1
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	8	1	0	12	2	0
D ^a . Ana María Calvo-Sotelo y Bustelo	Prestación de servicios	45	2	4	97	7	0
D. Joaquín Ayuso García	Prestación de servicios	0	0	0	6	1	0
Altamira Asset Management	Recepción de servicios	0	0	0	-12	0	0
	Prestación de servicios	0	0	0	4.743	152	813
Criu, S.L.	Prestación de servicios	19	1	2	80	4	2
Cummins y sociedades del grupo	Recepción de servicios	-1.129	0	0	-16	0	0
Maxam Holding y sociedades de su grupo	Compra de bienes/recepción de servicios	0	0	0	-6	0	0
	Prestación de servicios	1	0	0	0	0	0
Marsh y sociedades de su grupo	Recepción de servicios de seguros	-6.877	0	13	-8.951	0	-16
Bankia	Recepción servicios financieros	0	0	0	-1.490	0	0
	Acuerdos de financiación. Garantía	0	0	0	-69.509	0	-69.509
	Intereses percibidos	0	0	0	30	30	0
	Pago Intereses	0	0	0	-882	0	0
	Saldo dispuesto líneas de aval	0	0	0	-100.700	0	-100.700
	Operaciones derivados	0	0	0	-871	0	0
Polan, S.A.	Prestación de servicios	152	2	42	185	6	62
Fundación Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes	Contratos de colaboración	-800	0	0	-1.559	0	-44
	Prestación de servicios	18	0	0	37	0	0
Haya Real Estate, S.A.	Prestación de servicios	0	0	1	38	4	47
Lafarge Holcim y sociedades del grupo	Adquisición cemento y materiales relacionados	-1.724	0	-53	-2.616	0	-375
	Servicios externos	0	0	0	-51	0	-2
	Recogida de residuos	52	1	18	37	2	12
Sidecu, S.A.	Prestación de servicios	1	0	0	1	0	0

c) Operaciones entre las sociedades del Grupo

Se mencionan a continuación las operaciones efectuadas entre sociedades dependientes de la Sociedad que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.2.2., los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra, tanto desde un punto de vista económico como jurídico, es la administración concedente.

En el ejercicio 2020, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 974.587 miles de euros (363.270 miles de euros en 2019), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 1.025.2521 miles de euros (420.231 miles de euros en 2019).

El resultado no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que la Sociedad ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2020 de -18.702 miles de euros. En 2019 supuso -127.354 miles de euros.

6.9. SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS

El Consejero D. Gonzalo Urquijo ha sido durante la mayor parte del ejercicio 2020 presidente ejecutivo de Abengoa, S.A. y/o de sociedades de su grupo, el cual realiza actividades en el sector del transporte de energía eléctrica que ocasionalmente podrían solaparse con actividades que Ferrovial realiza en este sector no principal de su actividad. El señor Urquijo se ha ausentado de las reuniones del Consejo de Administración cuando se han tratado extremos relativos a dichas actividades, y no ha accedido a información proporcionada al Consejo sobre las mismas.

Con la salvedad anterior, no se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, con arreglo a la normativa aplicable (artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital), sin perjuicio de las operaciones de la Sociedad (o las sociedades de su grupo) con sus partes vinculadas reflejadas en la memoria o, en su caso, de los acuerdos relacionados con cuestiones retributivas o de nombramiento de cargos.

6.10. HONORARIOS AUDITORES

En cumplimiento de lo establecido con el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, se informa del total de honorarios por “servicios de auditoría” y de “otros servicios de consultoría” prestados por los auditores de los Estados Financieros de las sociedades del Grupo, para los ejercicios 2020 y 2019 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado “Honorarios por servicios de auditoría” se incluyen los siguientes conceptos:

- “Servicios de auditoría” corresponden a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.

- “Servicios relacionados con la auditoría” corresponden a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo, la revisión de información financiera en las emisiones de bonos, y a servicios que, por su naturaleza, es habitual que realice el auditor de la compañía, por ejemplo, la revisión de las declaraciones fiscales.

El total de “Otros servicios distintos de auditoría” prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2020 un 18,60 % sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2020.

Millones de euros	2020	2019 (*)
Honorarios por servicios de auditoría	6,1	6,6
Auditor principal	3,0	5,2
Servicios de auditoría	2,7	5,1
Servicios relacionados con la auditoría	0,3	0,1
Otros auditores	3,2	1,4
Servicios de auditoría	3,1	1,4
Servicios relacionados con la auditoría	0,0	0,0
Otros servicios distintos de auditoría	0,5	0,2
Auditor principal (**)	0,5	0,2

(*) Incluye honorarios finales sobre cuentas de 2019

(**) Prácticamente todo corresponde a facturas recibidas en 2020 por servicios prestados en 2019 por servicios migratorios.

6.11. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

El pasado 22 de febrero Budimex, filial constructora de Ferrovial en Polonia, ha llegado a un acuerdo de venta condicionado de su negocio inmobiliario que se realiza a través de su filial Budimex Nieruchomości. El precio acordado es de 331 millones de euros (1.531 millones de zloties) y de materializarse, implicaría el reconocimiento de una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 152 millones de euros.

El acuerdo es condicionado ya que establece el derecho de las partes a retirarse en ciertos casos. En particular: (i) Budimex tendrá derecho a rescindir el Acuerdo si el Comprador no documenta y acredita haber obtenido la financiación necesaria para la compra de las Acciones antes del 7 de mayo de 2021; (ii) El Comprador tendrá derecho a desistir del Acuerdo en caso de incumplimiento sustancial de algunas disposiciones del Acuerdo por parte de Budimex, según se especifica en el mismo.

Además, la operación está sujeta a la autorización de las autoridades de competencia, que deberá de obtenerse en el plazo de seis meses desde la firma de este acuerdo.

6.12. ANEXOS

Anexo I. Información relativa al régimen fiscal establecido en los artículos 107 y 108 de la ley 27/2014

Ferrovial, S.A. se ha acogido desde el ejercicio 2014 al régimen establecido actualmente en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades (“LIS”), resultando de aplicación desde el 1 de enero de 2014 y, en consecuencia, a todo el ejercicio 2020. Conforme a ese régimen fiscal:

1. Los dividendos y ganancias de capital obtenidos por Ferrovial procedentes de inversiones en fondos propios de sociedades operativas no residentes (que representen al menos el 5% del capital social de estas o cuyo valor de adquisición sea superior a 20 millones de euros) están exentos de tributación en el Impuesto sobre Sociedades si se dan las condiciones previstas en el art. 21 de la LIS (“rentas sujetas pero exentas”).
2. Los dividendos repartidos por Ferrovial con cargo a las referidas “reservas sujetas pero exentas”, o a rentas procedentes de establecimientos permanentes en el extranjero respecto de los que resulte aplicable la exención prevista en el art. 22 de la LIS, tienen el siguiente tratamiento:
 - i. Cuando el perceptor sea un accionista no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no están sujetos a retención ni tributación en España.
 - ii. Cuando el perceptor sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, los dividendos percibidos darán derecho a la exención para evitar la doble imposición sobre dividendos de entidades residentes del art. 21 de la LIS (“rentas sujetas pero exentas”), siempre y cuando cumplan los requisitos previstos en dicha norma.
 - iii. Cuando el perceptor sea una persona física residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta del ahorro y se podrá aplicar la deducción por doble imposición internacional en los términos previstos en el IRPF, respecto de los impuestos pagados en el extranjero por Ferrovial.

Durante el presente ejercicio el 100% de los dividendos repartidos por Ferrovial han sido con cargo a estas “rentas sujetas pero exentas”.

3. Las plusvalías obtenidas por los accionistas de Ferrovial derivadas de la transmisión de su participación en la sociedad, tienen el siguiente tratamiento:
 - i. Cuando el accionista sea no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no se entenderá sujeta a tributación en España la parte de la plusvalía que se corresponda con las reservas dotadas por Ferrovial con cargo a las referidas “rentas sujetas pero exentas” o con diferencias de valor imputables a participaciones de Ferrovial en entidades no residentes que cumplan los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS
 - ii. Cuando el accionista sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, y cumpla el requisito de participación en Ferrovial (5% de participación en el capital o bien que el valor de adquisición de la participación sea superior a 20 millones de euros y 1 año de tenencia de la misma), podrá aplicar la exención prevista en el artículo 21 de la LIS.
 - iii. Cuando el accionista sea una persona física residente en España sujeta a IRPF, tributará por las plusvalías obtenidas conforme al régimen general.

El importe de las rentas sujetas pero exentas de acuerdo con los artículos 21 y 22 de la LIS obtenidas por Ferrovial durante 2020 y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a estas, han sido:

A) Exención por dividendos y rendimientos de fuente extranjera

A.1 Exención por dividendos de fuente extranjera

En el ejercicio 2020 no se han obtenido dividendos de fuente extranjera.

A.2 Exención por rendimientos de establecimientos permanentes en el extranjero

No se han obtenido rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero en el ejercicio.

B) Exención por plusvalías de fuente externa

En el ejercicio 2020, al igual que en el ejercicio 2019, no se han obtenido plusvalías de fuente externa exentas de tributación.

En el ejercicio 2018 se ha obtenido una plusvalía por venta de las autopistas griegas susceptible de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS por importe de 84.825.069,03, el importe exento de tributación ha ascendido a 11.307.039,92 euros.

En ejercicios anteriores a 2018, no se han obtenido plusvalías susceptibles de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS, ya que las ventas efectuadas (i) o bien se han efectuado entre sociedades del Grupo, y se han eliminado en el consolidado fiscal, (ii) o bien se han puesto de manifiesto en operaciones de reestructuración societaria que han sido acogidas al régimen de neutralidad fiscal previsto en el artículo 76 y siguientes de la Ley del impuesto. No obstante, las plusvalías que se habrían puesto de manifiesto fiscalmente caso de no resultar aplicables estos regímenes (consolidación o neutralidad fiscal) han sido:

B.1 Eliminaciones de plusvalías por ventas intraGrupo de sociedades extranjeras:

No se han producido en el ejercicio.

B.2 Plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

(Importes en euros)	
Ferrovial, SA	2.355.071.717,55
Cintra Infraestructuras Irlanda, SLU	6.143.952,38
TOTAL	2.361.215.669,93

Con la finalidad de facilitar a los accionistas de Ferrovial la aplicación del régimen fiscal descrito, la Sociedad ha efectuado una valoración de mercado al cierre del ejercicio de sus participaciones (directas, e indirectas a través de la participación en otras entidades acogidas a este régimen fiscal especial) en entidades no residentes y en establecimientos permanentes en el extranjero, que cumplen los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS.

El resultado de esta valoración supone que, del total del valor de mercado de Ferrovial a 31 de diciembre de 2020, dichos activos representan un 92% del mismo. A 31 de diciembre de 2019 este porcentaje ascendía a 90,8%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2020 Ferrovial S.A. ha llevado a cabo dos programas de retribución al accionista bajo el esquema denominado "Ferrovial Dividendo Flexible", que permite a los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de (i) recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión; (ii) transmitir en el mercado los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean; o (iii) recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial de los citados derechos de asignación gratuita.

A continuación, se exponen las principales implicaciones fiscales de estos programas, sobre la base de la normativa tributaria vigente en territorio común y de la interpretación efectuada por la Dirección General de Tributos a través de la contestación a diversas consultas vinculantes.

Consideraciones generales

Con carácter general, el régimen fiscal aplicable a los accionistas residentes en los territorios forales, Ceuta o Melilla, si bien es similar al de territorio común, puede tener algunas diferencias en su tratamiento.

Debe tenerse en cuenta que la tributación de las distintas opciones relacionadas con la ejecución del Aumento de Capital que se exponen no explicita todas las posibles consecuencias fiscales de las opciones relacionadas con el sistema de retribución "Ferrovial Dividendo Flexible". Por ello, se recomienda que los accionistas consulten con sus asesores fiscales el impacto fiscal específico del esquema propuesto y que presten atención a las modificaciones que pudieran producirse, tanto en la legislación vigente a la fecha de esta operación como en sus criterios de interpretación, así como a las circunstancias particulares de cada accionista o titular de derechos de asignación gratuita.

En particular, los accionistas no residentes en España deberán contrastar con sus asesores fiscales los efectos derivados de las distintas opciones relacionadas con la ejecución del Aumento de Capital, incluyendo el análisis de las exenciones previstas en la normativa del IRNR, el derecho a la aplicación de lo dispuesto en los Convenios para evitar la doble imposición suscritos por España, así como la forma de declarar estas rentas.

Consideraciones particulares

a) Entrega de acciones nuevas.

En el supuesto de que los accionistas opten por la entrega de acciones nuevas tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación:

1. Accionistas sujetos pasivos del IRPF e IRNR sin establecimiento permanente en España.

La entrega de las acciones nuevas tendrá la consideración, a efectos fiscales, de entrega de acciones liberadas y, por tanto, no constituye renta a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas ("IRPF"), ni del Impuesto sobre la Renta de no Residentes ("IRNR"), en este último caso en el supuesto de que el contribuyente no residente no opere en España a través de establecimiento permanente. En línea con lo indicado, la entrega de las acciones nuevas no está sujeta a retención o ingreso a cuenta.

El valor de adquisición por acción a efectos fiscales, tanto de las acciones liberadas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición de la cartera entre el número de acciones, tanto las antiguas como las liberadas que correspondan. La antigüedad de las acciones liberadas será la que corresponda a las acciones de las que procedan.

Consecuentemente, en caso de una posterior transmisión, la renta que se obtenga se calculará por referencia a este nuevo valor.

2. Accionistas sujetos pasivos del IS e IRNR con establecimiento permanente en España.

En el Impuesto sobre Sociedades ("IS") y en el IRNR de contribuyentes no residentes con establecimiento permanente en España (en la medida en que cierre un ciclo mercantil completo), la entrega de acciones nuevas contempladas en esta opción seguirá el tratamiento previsto en la normativa contable, teniendo en cuenta las particularidades que en este ámbito y para los ejercicios iniciados a partir de 1 de enero de 2020 ha establecido la Resolución de 5 de marzo de 2019, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas ("la Resolución del ICAC"), por la que se desarrollan los criterios de presentación de los instrumentos financieros y otros aspectos contables relacionados con la regulación mercantil de las sociedades de capital, y de acuerdo a las Consultas de la Dirección General de Tributos ("las Consultas Tributarias") sobre los impactos fiscales de la Resolución del ICAC con números de referencia V1358-2020, V1357-2020, V1809/2020, V2468-2020 y V2469-2020. Todo ello sin perjuicio de las reglas de determinación de la base imponible de estos impuestos que, en su caso, resulten de aplicación; en particular, la posibilidad de aplicar la exención en los términos y límites establecidos en el artículo 21 de la LIS en su redacción vigente.

De acuerdo a las Consultas Tributarias, la entrega de las acciones liberadas no tiene la consideración de renta sometida a retención o ingreso a cuenta a efectos de IS e IRNR de contribuyentes con establecimiento permanente en España.

b) Venta de derechos de asignación gratuita en el mercado.

En el supuesto de que los accionistas vendan sus derechos de asignación gratuita en el mercado, el importe obtenido tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación:

1.- Accionistas que tributan por el IRPF (personas físicas con residencia fiscal en España).

El importe obtenido en la transmisión en el mercado de los derechos de asignación gratuita sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente. En consecuencia, tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión. El importe obtenido en el IRPF estará sometido a retención a cuenta del impuesto calculada al tipo al tipo que sea aplicable en ese momento (actualmente el 19%).

Esta retención se practicará por la entidad depositaria correspondiente (y, en su defecto, por el intermediario financiero o el fedatario público que haya intervenido en su transmisión), sin que Ferrovial intervenga en la práctica de esta retención ni suministre información de carácter tributario al respecto a sus accionistas. Se aconseja por tanto a los accionistas que se pongan en contacto con las entidades depositarias oportunas al efecto.

2.- Accionistas que tributan por el IRNR, sin establecimiento permanente en España.

El importe obtenido por los accionistas no residentes en la transmisión en el mercado de sus derechos de asignación gratuita también sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente, por lo que tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión, sujeta al IRNR a un tipo general del 19%. En la actualidad, este pago no está sometido a una retención a cuenta del IRNR, sino que son los propios accionistas quienes deben autoliquidar esta renta ante la Administración tributaria.

No obstante, esta renta estará exenta de tributación por IRNR en determinados casos, por ejemplo, para aquellos accionistas no residentes que transmitan sus derechos en los mercados secundarios oficiales de valores españoles, que sean residentes en un Estado que tenga suscrito con España un convenio para evitar la doble imposición con cláusula de intercambio de información (CDI) y que no operen o residan en un paraíso fiscal a efectos españoles, sin perjuicio adicionalmente de las exenciones establecidas en la normativa del IRNR.

3.- Accionistas que tributan por el Impuesto sobre Sociedades español (IS), o por el IRNR con establecimiento permanente en España.

En la medida en que se cierre un ciclo mercantil completo, se tributará conforme a lo que resulte de la normativa contable aplicable, incluido lo dispuesto en la Resolución del ICAC, las Consultas Tributarias y, en su caso, de los ajustes derivados de la normativa del IS y de los regímenes especiales en este impuesto que les resulten aplicables.

c) Venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita.

Por último, en el supuesto de que los titulares de los derechos de asignación gratuita decidan acudir al Compromiso de Compra de Ferrovial, el régimen fiscal aplicable al importe obtenido en la transmisión a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita recibidos en su condición de accionistas será equivalente al régimen aplicable a una distribución de dividendos en efectivo y, por tanto, estarán sometidos a la retención y tributación correspondiente.

Para los accionistas que acrediten ser sujetos pasivos del IRNR, no tener establecimiento permanente en España y no residir en España o en un país o territorio que tenga la consideración de paraíso fiscal, los dividendos satisfechos por Ferrovial y, por tanto, los importes percibidos por la venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita, no estarán sujetos a tributación ni a retención en España, puesto que a efectos fiscales se abonan con cargo a las rentas exentas previstas en los artículos 21 y 22 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del IS, procedentes de entidades no residentes.

Anexo II. Empresas dependientes (sociedades consolidadas por integración global) (millones de euros)

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
ACTIVIDADES CONTINUADAS											
CORPORACIÓN											
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)											
Ferrovial Inversiones, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	67		Wondo Mobility, S.L.U. (a)		Ferrovial Mobility, S.L.U. (a)	100,0 %	6	
Can-Am, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	2		CONSTRUCCIÓN					
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99,0 %	0	1	ALEMANIA (Domicilio: Cologne)					
Ferrovial Corporación, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0	1	Budimex Bau GmbH		Budimex SA	100,0 %	0	
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	52,0 %	163		ARABIA (Domicilio: Riyadh)					
Ferrofin, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	48,0 %	150		Ferrovial Agroman Company		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	97,5 %	5	3
Temaury, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	2		AUSTRALIA (Domicilio: Sidney)					
Ferrovial 001, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		Ferrovial Construction (Australia) PTY LTD		Ferrovial Construction Holdings Ltd	100,0 %	0	1
Ferrovial 002, S.A.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		BRASIL (Domicilio: Bela Vista, Sao Paulo)					
Ferrovial 003, S.L.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	0		Constructora Ferrovial Ltd. (Brasil)		Ferrovial Construction International S.E.	99,0 %	4	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)						CANADÁ (Domicilio: Markham - Ontario)					
Ferrocop UK Ltd.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	1	1	Ferrovial Construction Canadá Inc.		Ferrovial Construction International S.E.	100,0 %	3	1
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)						CHILE (Domicilio: Santiago de Chile)					
Ferrovial Ventures, Ltd.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	7	1	Constructora Ferrovial Ltda.		Ferrovial Empresa Constructora Ltda.	97,2 %	0	1
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)						ESLOVAQUIA (Domicilio: Bratislava)					
Landmille Ireland DAC		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	172	3	D4R7 Construction S.R.O.		Ferrovial Construction Slovakia S.R.O.	65,0 %	10	3
LUXEMBURGO (Domicilio: Luxemburgo)						ESPAÑA (Domicilio: Barcelona)					
Krypton RE, S.A.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	8	1	Conc. Prisiones Lledoners, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0 %	16	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)						ESPAÑA (Domicilio: Bilbao)					
Ferrovial Internacional, S.E.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	6.157	1	Cadagua, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0 %	64	1
Ferrovial Netherlands B.V.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	2	1	ESPAÑA (Domicilio: Madrid)					
Ferrovial Ventures NL B.V.		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	9		Cocsa, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0 %	8	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)						ESPAÑA (Domicilio: Madrid)					
Ferrovial Holding US Corp		Cintra Infraestructures, S.E.	100,0 %	1.367		Ditecpesa, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0 %	1	1
Landmille US LLC		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0							
MOVILIDAD											
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)											
Ferrovial Mobility, S.L.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	10							

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Editesa, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,1%	2		Trinity Infrastructure LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	60,0%	0	
Ferroconservación, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	20	1	ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Fort Worth)					
Ferrovial Construcción, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0%	711	1	North Tarrant Infrastructures		DBW Construction LLC	25,0%	0	1
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	1		North Tarrant Infrastructures		Ferrovial Construction Texas, LLC	75,0%	0	1
Ferrovial Railway S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	98,8%	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Georgia)					
Siemsa Control y Sistemas S.A.U. (a)		Siemsa Industria S.A. (a)	99,0%	1		North Perimeter Constructors LLC		Ferrovial Construction East, LLC	100,0%	121	1
Siemsa Industria S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	16		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Katy)					
Arena Recursos Naturales, S.A.U. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	100,0%	0		52 Block Builders		Webber Commercial Construction, LLC	100,0%	0	1
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	99,0%	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Los Angeles)					
ESPAÑA (Domicilio: Zaragoza)						California Rail Builders		Ferrovial Construction West, LLC	80,0%	0	1
Depusa Aragón S.A. (a)		Ferrovial Construcción, S.A. (a)	42,3%	2	1	Ferrovial Construction West, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	0	
Depusa Aragón S.A. (a)		Cadagua, S.A. (a)	51,7%	2	1	Great Hall Builders LLC		Ferrovial Construction West, LLC	70,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Atlanta)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills)					
Ferrovial Construction East, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	163		Bluebonnet Contractor, LLC		DBW Construction LLC	40,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin)						Bluebonnet Contractor, LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	60,0%	0	
Cadagua US LLC		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%	13		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Suffolk)					
Cintra ITR LLC		Ferrovial Construction US Corp.	44,0%	17	1	US 460 Mobility Partners LLC		Ferrovial Construction East, LLC	70,0%	0	
Ferrovial Agroman 56, LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	100,0%	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: The Woodlands)					
Ferrovial Agroman Indiana, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	0		DBW Construction LLC.		Webber, LLC	100,0%	38	1
Ferrovial Construction Texas, LLC		Ferrovial Construction US Corp.	100,0%	112		PLW Waterworks LLC		Cadagua US, LLC	50,0%	5	1
Ferrovial Construction US Corp.		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%	558	1	PLW Waterworks LLC		Webber, LLC	50,0%	5	1
Ferrovial Construction US Holding Corp.		Ferrovial Holding US Corp.	100,0%	402	1	Southern Crushed Concrete LLC		Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en España (a)	100,0%	88	1
Grand Parkway Infrastructure LLC		DBW Construction LLC	30,0%	0	1	W.W. Webber, LLC		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%	534	1
Grand Parkway Infrastructure LLC		Ferrovial Construction Texas, LLC	40,0%	0	1	Webber Barrier Services		Webber, LLC	100,0%	5	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte)						Webber Commercial Construction LLC		Webber, LLC	99,0%	1	
Sugar Creek Construction LLC		Ferrovial Construction East, LLC	70,0%	58	1	Webber Equipment & Materials LLC (a)		Webber, LLC	100,0%	188	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas)						Webber Holdings, LLC		Ferrovial Construction US Holding Corp.	100,0%	0	
Trinity Infrastructure LLC		DBW Construction LLC	40,0%	0		Webber Management Group LLC		Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en España (a)	100,0%	41	1
						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Virginia)					

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
FAM Construction LLC (I-66)		Ferrovia Construction US Corp.	70,0 %	0	1	Ferrovia Construction (UK) Limited		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	23	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam)						Ferrovia Construction Holdings Limited		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	72	1
Ferrovia Construction International S.E.		Ferrovia International, S.E.	100,0 %	237	1	AEROPUERTOS					
INDIA (Domicilio: Nueva Delhi)						ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Cadagua Ferrovia India Pr Ltd		Cadagua, S.A. (a)	95,0 %	0		Ferrovia Transco España, S.A.U. (a)	P	Ferrovia Transco International B.V.	100,0 %	18	
IRLANDA (Domicilio: Dublin)						Ferrovia Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferrovia, S.A. (a)	99,0 %	0	
Ferrovia Construction Ireland Ltd		Ferrovia Construction Holdings Ltd	100,0 %	8	2	CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)					
MÉXICO (Domicilio: Mexico DF)						Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	P	Ferrovia Transco España, S.A.U. (a)	34,1 %	33	1
Cadagua Ferr. Industrial México		Cadagua, S.A. (a)	75,1 %	0		Ferrovia Power Infrastructure Chile, SpA	P	Ferrovia Transco International B.V.	65,9 %	65	1
Cadagua Ferr. Industrial México		Ferrovia Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	25,0 %	0		Ferrovia Transco Chile II SpA	P	Ferrovia Power Infraestructura Chile, SpA	100,0 %	0	
Ferrovia Agroman México, S.A. de C.V.		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	1		Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	P	Ferrovia Power Infraestructura Chile, SpA	100,0 %	50	1
NUEVA ZELANDA (Domicilio: Wellington)						Ferrovia Transco Chile III SPA	P	Ferrovia Transco International, B.V.	100,0 %	0	
Ferrovia Construction (New Zealand) Limited		Ferrovia Construcción Australia PTY LTD	100,0 %	1		Centella Transmisión, S.A.	P	Ferrovia Transco Chile III SPA	49,9 %	0	1
POLONIA (Domicilio: Cracow)						Centella Transmisión, S.A.	P	Ferrovia Power Infraestructura Chile, SpA	50,1 %	0	1
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.		Mostostal Kraków SA	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Mostostal Kraków S.A.		Budimex SA	100,0 %	0	1	Ferrovia Airports Holding US Corp		Ferrovia Holding US Corp	100,0 %	0	
POLONIA (Domicilio: Kamieński)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Denver, Estados Unidos)					
FBSerwis Kamieński Sp. z o.o.		FBSerwis SA	80,0 %	0	1	Ferrovia Airports Denver Corp	P	Ferrovia Airports Denver UK Ltd.	100,0 %	0	
POLONIA (Domicilio: Kąty Wrocławskie)						Ferrovia Airports Great Hall Partners LLC	P	Ferrovia Airports Denver Corp	100,0 %	0	
FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
POLONIA (Domicilio: Ścinawka Dolna)						Hubco Netherlands B.V.		Ferrovia International, S.E.	100,0 %	783	
FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	Ferrovia Transco International B.V.		Ferrovia International, S.E.	100,0 %	83	
POLONIA (Domicilio: Tarnów)						Ferrovia AIRPORTS FMM BV		Ferrovia Airports International, S.E.	100,0 %	0	
FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0	1	REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
POLONIA (Domicilio: Varsovia)						Faero UK Holding Limited		Hubco Netherlands B.V.	100,0 %	288	1
Autostrada, S.A.		Ferrovia Construcción, S.A. (a)	1,3 %	0	2	Ferrovia Airports International, S.E.		Ferrovia International, S.E.	100,0 %	1.219	1
POLONIA (Domicilio: Warsaw)											
Bx Budownictwo Sp. z o.o.		Budimex SA	100,0 %	0	1						
Bx Kolejnictwo SA		Budimex SA	100,0 %	0	1						
Bx Nieruchomości Sp. z o.o.		Budimex SA	100,0 %	0	1						
Bx Parking Wrocław Sp. z o.o.		Budimex SA	51,0 %	0	1						
FBSerwis A Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0							
FBSerwis B Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0							
FBSerwis Odbiór Sp. z o.o.		FBSerwis SA	100,0 %	0							
FBSerwis SA		Budimex SA	100,0 %	0	1						
Grupo Budimex		Ferrovia Construction International S.E.	50,1 %	83	1						
PUERTO RICO (Domicilio: San Juan de Puerto Rico)											
Ferrovia Construcción PR, LLC		Ferrovia Construction International S.E.	100,0 %	6	3						
REINO UNIDO (Domicilio: Londres)											

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Ferrovial Airports Denver UK Ltd.		Ferrovial Airports International, S.E.	100,0 %	1	1
AUTOPISTAS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)		Ferrovial, S.A.	99,0 %	654	1
Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U. (a)		Cintra Global SE	100,0 %	3	1
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	0	1
Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	P	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	100,0 %	0	1
Cintra Inversiones, S.L.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	318	
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	7	1
Cintra Autopistas Integradas, S.A.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0 %	0	
Autopista Alcalá-O'Donnell, S.A. (a)		Cintra Autopistas Integradas, S.A.U. (a)	100,0 %	59	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
Autopista Terrasa-Manresa, S.A. (a)	P	Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. (a)	76,3 %	445	1
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)					
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		Cintra OSARS Western Ltd	100,0 %	30	
Cintra OSARS Western Unit Trust		Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	100,0 %	0	4
AUSTRALIA (Domicilio: Sydney, Australia)					
Cintra Developments Australia PTY, Ltd		Cintra Infraestructuras UK Ltd	100,0 %	0	1
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		Cintra OSARS Western Ltd	100,0 %	0	1
Cintra OSARS Western PTY Ltd		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	100,0 %	0	1
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)					
Cintra 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	2	
Cintra OM&R 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
4352238 Cintra Canada Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
11200232 Canadá Inc.		4352238 Cintra Canada Inc	100,0 %	215	
Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	
Blackbird Infrastructure 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0 %	0	3
COLOMBIA (Domicilio: Bogotá, Colombia)					
Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S.		Cintra Global SE	100,0 %	8	

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	96,8 %	586	
Cintra Texas Corp		Cintra Holding US Corp	100,0 %	0	
Cintra US Services LLC		Cintra Texas Corp	100,0 %	0	
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp	49,0 %	40	
Cintra LBJ LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	314	
Cintra NTE LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	251	
Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	190	
Cintra Toll Services LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	0	
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0 %	195	
Cintra 2 I-77 Mobility Partners LLC (2)		Cintra Holding US Corp	100,0 %	64	
Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0 %	57	
Cintra I-66 Express Corp		Cintra I-66 Express UK Ltd	100,0 %	0	
Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra I-66 Express Corp	100,0 %	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos)					
I-77 Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra I-77 Mobility Partners LLC	50,1 %	102	
I-77 Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra 2-I77 Mobility Partners Holding LLC	15,0 %	87	
I-77 Mobility Partners LLC	P	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0 %	203	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, Estados Unidos)					
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	P	Cintra LBJ LLC	54,6 %	314	
LBJ Infrastructure Group LLC	P	LBJ Infrastructure Group Holding LLC	100,0 %	550	1
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos)					
NTE Mobility Partners Holding LLC	P	Cintra NTE LLC	63,0 %	251	
NTE Mobility Partners LLC	P	NTE Mobility Partners Holding LLC	100,0 %	349	1
NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	P	Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	53,7 %	190	
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	P	NTE Mobility Partners Segments 3 Holding LLC	100,0 %	352	1
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Cintra Infraestructuras SE		Ferrovial International SE	100,0 %	1.177	1
Cintra Global SE		Ferrovial International SE	100,0 %	2.873	
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global SE	100,0 %	2.664	
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Financinfraestructuras, Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	32	

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Cinsac, Ltd		Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U.	100,0 %	0	1	Ecoenergía de Can Mata A.I.E.		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	70,0 %	0	
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)						Contenedores de Reus, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	99,0 %	0	
Autostrada Poludnie, S.A.		Cintra Infraestructures SE	93,6 %	13	2	Cespa G.T.R, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	100,0 %	21	2
PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)						Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0 %	0	
Vialivre, S.A.	P	Cintra Infraestructures SE	84,0 %	0	2	Ferrovial Servicios Participadas, S.L.U. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0 %	2	
PORTUGAL (Domicilio: Ribeira Grande, Portugal)						Ferroservicios Auxiliares, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,5 %	9	2
Euroscut Açores, S.A.	P	Cintra Infraestructures SE	89,2 %	0	2	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0 %	18	2
REINO UNIDO (Domicilio: London, Reino Unido)						Ferrovial Servicios Transporte Asistencial, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0 %	0	
Cintra Silvertown Ltd		Cintra Infraestructures UK Ltd	100,0 %	0	1	Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	P	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	60,0 %	11	2
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)						Pilum, S.A. (a)	P	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	60,0 %	3	2
Cintra Infraestructures UK Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	37	1	Ferrovial Aravía, S.A. (a)	P	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	60,0 %	0	
Cintra Toowoomba Ltd		Cintra Infraestructures UK Ltd	100,0 %	6	1	ESPAÑA (Domicilio: Albacete, España)					
Cintra UK I-77 Ltd		Cintra Infraestructures SE	100,0 %	2	1	Ayora Gestión Biogás, S.L. (a)		Cespa, S.A. (a)	80,0 %	0	2
Cintra Slovakia Ltd		Cintra Global SE	100,0 %	0	1	ESPAÑA (Domicilio: Alicante, España)					
Cintra I-66 Express UK Ltd		Cintra Infraestructures UK Ltd	100,0 %	0	1	Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A.U. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	100,0 %	5	2
Cintra OSARS Western Ltd		Cintra Infraestructures UK Ltd	100,0 %	28	1	ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
ACTIVIDADES DISCONTINUADAS						Residuos del Maresme, S.L.		Cespa, S.A. (a)	51,0 %	0	6
CORPORACIÓN						Ecoparc de Can Mata, S.L. (a)	P	Cespa, S.A. (a)	99,0 %	11	2
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)						Ecoparc del Mediterrani, S.A.		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	48,0 %	3	2
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	3	2	ESPAÑA (Domicilio: Cáceres, España)					
Pilum, S.A. (a)	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	0	2	Biogás Extremadura, S.L.		Biotran Gestión de Residuos, S.L.U. (a)	51,0 %	0	
Ferrovial Aravía, S.A. (a)	P	Ferrovial, S.A. (a)	15,0 %	0	2	ESPAÑA (Domicilio: Ciudad Real, España)					
CONSTRUCCIÓN						Reciclum, Reciclaje y valorización de Residuos, S.L. (a)		Biotran Gestión de Residuos, S.L.U. (a)	99,0 %	0	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	25,0 %	5	2	ESPAÑA (Domicilio: Granada, España)					
Pilum, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	25,0 %	1	2	Inagra, S.A. (a)		Cespa, S.A. (a)	80,0 %	3	2
Ferrovial Aravía, S.A. (a)	P	Ferrovial Construcción, S.A. (a)	25,0 %	0	2	ESPAÑA (Domicilio: Málaga, España)					
SERVICIOS						Andaluz de Señalizaciones, S.A. (a)		Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	99,0 %	1	
Ferrovial Servicios, S.A.U. (a)		Ferrovial Internacional, S.E.	100,0 %	265	2	ESPAÑA (Domicilio: Murcia, España)					
Cespa, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0 %	553	2	Cespa Servicios Urbanos de Murcia, S.A.U. (a)	P	Cespa, S.A. (a)	100,0 %	10	2
Sitkol, S.A. (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0 %	3		ESPAÑA (Domicilio: Santander, España)					
Cespa Jardinería, S.L. (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0 %	7	2						
Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0 %	42	2						

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Smart Hospital Cantabria, S.A. (a)	P	Ferrovial Servicios, S.A. (a)	85,0 %	8	2	Inversiones (Chile) Holdings Limitada		Ferrovial Servicios Chile SpA	100,0 %	3	2
ESPAÑA (Domicilio: Toledo, España)						Inversiones (Chile) Limitada		Inversiones (Chile) Holding Limitada	100,0 %	1	
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	P	Cespa, S.A (a)	60,0 %	7	2	Ferrovial Servicios Salud, SpA		Ferrovial Servicios Chile SPA	100,0 %	0	
ESPAÑA (Domicilio: Valladolid, España)						ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Biotran Gestión de Residuos, S.L.U. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	99,0 %	11	2	Servicios (Delaware) Inc.		Ferrovial Services International, S.E.	100,0 %	0	
Maviva Valladolid, S.L. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,7 %	0		Ferrovial Services U.S., Inc.		Servicios (Delaware) Inc.	100,0 %	0	5
ESPAÑA (Domicilio: Vigo, España)						Ferrovial Services Infrastructure, Inc.		Ferrovial Services U.S., Inc.	100,0 %	0	5
Maviva, S.A. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	100,0 %	8	2	Ferrovial Services Oil & Gas Inc.		Ferrovial Services U.S., Inc.	100,0 %	0	5
Maviva Servicios Globales, S.L. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,4 %	0		Timec Services Company, Inc.		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
Almacenes Servicios y Recuperaciones, S.L. (a)		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,7 %	0	2	Timec Speciality Services, Inc.		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)						Timec Upstream Holdings, LLC		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
Ferrovial Services Netherlands B.V.		Ferrovial, S.A. (a)	100,0 %	1	2	Timec Oilfields, LLC		Timec Upstream Holdings, LLC	100,0 %	0	5
Ferrovial Services International, S.E.		Ferrovial International, S.E.	100,0 %	173	2	Ferrovial Services Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0 %	0	
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)						Ferrovial Services US, LLC		Ferrovial Services Holding US Corp	100,0 %	0	
Amey Consulting Australia Pty Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Buffalo, Estados Unidos)					
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)						HRI, Inc.		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited		Ferrovial Services International, S.E.	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Houston, Estados Unidos)					
Ferrovial Services Ontario Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0		Amey Consulting USA, Inc.		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Ferrovial Services Canada Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0		ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Vallejo, Estados Unidos)					
Ferrovial Services Alberta Limited		Ferrovial Services Canada (Holdings) Limited	100,0 %	0		T.R.S.C., Inc.		Ferrovial Services Oil & Gas Inc.	100,0 %	0	5
CHILE (Domicilio: Antofagasta, Chile)						MARRUECOS (Domicilio: Tánger, Marruecos)					
Berliam S.p.A.		Ferrovial Servicios Chile, SpA	65,1 %	19	2	Cespa Nadafa, S.A.R.L.		Cespa, S.A (a)	98,8 %	0	
Berliam S.p.A.		Inversiones Chile Ltda	34,9 %	10	2	PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)					
CHILE (Domicilio: Los Andes, Chile)						Ferrovial Serviços, S.A.		Ferrovial Services International SE	100,0 %	29	2
Steel Ingeniería, S.A.		Ferrovial Servicios Chile SPA	99,9 %	6	2	Sopovico, S.A.		Ferrovial Serviços, SA	100,0 %	1	2
Ferrovial Servicios Chile SPA		Ferrovial Services International S.E	100,0 %	49		PORTUGAL (Domicilio: Porto, Portugal)					
CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)						Maviva Portugalía S.R.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	100,0 %	1	
Ferrovial Servicios Ambientales		Berliam S.p.A.	99,7 %	3	2	Citrup, Lda		Ferrovial Serviços, SA	70,0 %	0	2
						Ferrovial Serviços - Ecoambiente, ACE		Ferrovial Serviços, SA	60,0 %	0	
						QATAR (Domicilio: Doha, Qatar)					

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Audit or
Amey Consulting LLC		Amey OW Ltd	49,0 %	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Glasgow, Reino Unido)					
Byzak Contractors (Scotland) Ltd		Byzak Ltd	100,0 %	0	
C.F.M Building Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	4	2
REINO UNIDO (Domicilio: London, Reino Unido)					
Ferrovia Services UK, Ltd		Ferrovia Services International, S.E.	100,0 %	9	2
Amey UK plc (a)		Ferrovia Services Netherlands, B.V.	100,0 %	166	2
Cespa UK Ltd		Cespa, S.A. (a)	100,0 %	37	2
Cespa Ventures Ltd		Cespa UK Ltd	100,0 %	0	2
Amey Holdings Ltd		Amey UK plc	100,0 %	566	2
Amey plc		Amey Holdings Ltd	100,0 %	566	2
Amey Environmental Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Building Ltd		Amey plc	100,0 %	1	
Amey Community Ltd		Amey plc	100,0 %	61	2
Amey Construction Ltd		Amey plc	100,0 %	7	2
Amey Datel Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Amey Facilities Partners Ltd		Comax Holdings Ltd	100,0 %	2	
Amey Fleet Services Ltd		Amey plc	100,0 %	49	2
Amey Group Information Services Ltd		Amey plc	100,0 %	15	2
Amey Group Services Ltd		Amey plc	100,0 %	45	2
Amey Highways Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Investments Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey IT Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	
Amey 1321 Limited		Amey plc	100,0 %	0	
Amey LG Ltd		Amey plc	100,0 %	250	2
Amey LUL 2 Ltd		Amey Tube Ltd	100,0 %	7	2
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd		Amey Community Ltd	100,0 %	1	2
Amey OW Group Ltd		Amey plc	100,0 %	34	
Amey OW Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0 %	1	2
Amey OWR Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0 %	0	2
Amey Programme Management Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Rail Ltd		Amey plc	100,0 %	38	2
Amey Railways Holding Ltd		Amey plc	100,0 %	0	
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd		Amey LG Ltd	66,7 %	0	2
Amey Services Ltd		Amey plc	100,0 %	176	2
Amey Technology Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	
Amey Tramlink Ltd		Amey Technology Services Ltd	100,0 %	0	
Amey Tube Ltd		JNP Ventures Ltd	100,0 %	8	
Amey Ventures Asset Holdings Ltd		Amey Investments Ltd	100,0 %	0	2
Amey Ventures Ltd		Amey plc	100,0 %	6	2
Amey Ventures Management Services Ltd		Amey Investments Ltd	100,0 %	0	2
Amey Wye Valley Ltd		Amey LG Ltd	80,0 %	0	2
Comax Holdings Ltd		Amey plc	100,0 %	0	
JNP Ventures 2 Ltd		Amey Tube Ltd	100,0 %	8	
JNP Ventures Ltd		Amey Ventures Ltd	100,0 %	0	

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Audit or
Sherard Secretariat Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
TPI Holdings Ltd		Amey OW Ltd	100,0 %	0	
Transportation Planning International Ltd		TPI Holdings Ltd	100,0 %	0	
Wimco Ltd		Amey Railways Holding Ltd	100,0 %	0	
Amey Public Services LLP		Amey LG Ltd	66,7 %	0	2
Nationwide Distribution Services Ltd		Amey LG Ltd	100,0 %	5	2
AmeyCespa (MK) ODC Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0 %	0	2
A.R.M. Services Group Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	95	2
Access Hire Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	4	
Accord Asset Management Ltd		Accord Ltd	100,0 %	11	
Accord Consulting Services Ltd		Accord Ltd	100,0 %	0	
Accord Environmental Services Ltd		Accord Ltd	100,0 %	0	
Accord Ltd		Enterprise plc	100,0 %	171	2
Accord Network Management Ltd		Accord Asset Management Ltd	100,0 %	1	
Brophy Grounds Maintenance Ltd		Enterprise Public Services Ltd	100,0 %	5	2
Byzak Ltd		Globemile Ltd	100,0 %	9	2
Countrywide Property Inspections Ltd		Durley Group Holdings Ltd	100,0 %	0	
CRW Maintenance Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Durley Group Holdings Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise (AOL) Ltd		Accord Ltd	100,0 %	90	2
Enterprise (ERS) Ltd		Trinity Group Holdings Ltd	100,0 %	0	
Enterprise (Venture Partner) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	2
Enterprise Building Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Foundation (ETR) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Holding Company No.1 Ltd		Enterprise plc	100,0 %	579	2
Enterprise Lighting Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Managed Services (BPS) Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	21	
Amey Metering Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	10	2
Enterprise Managed Services Ltd		Amey Utility Services Ltd	100,0 %	3	2
Enterprise plc		Amey plc	100,0 %	0	2
Amey Power Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	11	2
Enterprise Public Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	4	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
Amey Utility Services Ltd		ARM Services Group Ltd	100,0 %	47	2
Globemile Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	20	2
Haringey Enterprise Ltd		Accord Ltd	100,0 %	0	
Heating and Building Maintenance Company Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	1	2
Hillcrest Developments (Yorkshire) Ltd		Durley Group Holdings Ltd	100,0 %	0	
ICE Developments Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
J J McGinley Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	4	
JDM Accord Ltd		Accord Ltd	100,0 %	1	
MRS Environmental Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	16	2
MRS St Albans Ltd		MRS Environmental Services Ltd	100,0 %	0	
Trinity Group Holdings Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Business Solutions 2000 Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	90,0 %	0	
Enterprise Islington Ltd		Accord Ltd	99,0 %	0	
EnterpriseManchester Partnership Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	80,0 %	0	2
Slough Enterprise Ltd		Accord Environmental Services Ltd	100,0 %	0	2
Enterprise Fleet Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	54,5 %	0	
AmeyCespa Ltd		Amey LG Ltd	50,0 %	0	2
AmeyCespa Ltd		Cespa UK Ltd	50,0 %	0	2
AmeyCespa (East) Holdings Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0 %	54	2
AmeyCespa Services (East) Ltd	P	AmeyCespa (East) Ltd	100,0 %	8	2
Allerton Waste Recovery Park Interim SPV Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0 %	0	
AmeyCespa (AWRP) ODC Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0 %	0	2
AmeyCespa (East) Ltd		AmeyCespa (East) Holdings Ltd	100,0 %	0	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Auditor
AmeyCespa WM (East) Ltd	P	AmeyCespa Services (East) Ltd	100,0 %	0	2
Novo Community Ltd		Amey Community Ltd	100,0 %	0	2
Amey (IOW) SPV Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	100,0 %	0	2
Amey TPT Limited		Amey OWR Ltd	100,0 %	6	2
Amey Finance Services Ltd		Amey plc	100,0 %	0	2
AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	P	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0 %	0	2
AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	P	Cespa Ventures Limited	50,0 %	0	2
AmeyCespa (MK) SPV Ltd	P	AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	100,0 %	0	2
Amey MAP Services Limited		Amey Investments Ltd	100,0 %	0	
Amey Equitix Smart Meters 1 Holdings Limited		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	100,0 %	0	
Amey Equitix Smart Meters 1 SPV Limited		Amey Equitix Smart Meters 1 Holdings Limited	100,0 %	0	
Amey Keolis Infrastructure/Seilwaith Amey Keolis Limited		Amey Rail Limited	90,0 %	0	2
Amey Defence Services Limited		Enterprise Managed Services Limited	100,0 %	10	2
Amey Defence Services (Housing) Limited		Enterprise Managed Services Limited	100,0 %	11	2
REINO UNIDO (Domicilio: Liverpool, Reino Unido)					
Fleet and Plant Hire Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0 %	0	2
REINO UNIDO (Domicilio: Manchester, Reino Unido)					
Enterprise Utility Services (DCE) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	
Enterprise Utility Services (TBC) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0 %	0	

Leyenda:

Audidores: (1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

Anexo II. Empresas asociadas (sociedades integradas por puesta en equivalencia) (millones de euros)

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor
MOVILIDAD									
ESPAÑA									
Car Sharing Mobility Services, S.L.	P	Ferrovial Mobility, S.L.U.	50,0 %	7	16	7	6	-6	2
FRANCIA									
Car Sharing & Mobility Services France, S.A.S	P	Car Sharing Mobility Services, S.L.	50,0 %	2	5	2	1	-4	5
CONSTRUCCIÓN									
ESPAÑA									
Urbs Iduex Et Causidicus	P	Ferrovial Construccion, S.A.	22,0 %	0	385	417	37	7	2
Vía Olmedo Pedralba, S.A.	P	Ferrovial Construccion, S.A.	25,2 %	1	5	2	4	0	3
Boremer, S.A.		Cadagua, S.A.	50,0 %	1	9	7	6	2	2
ESTADOS UNIDOS									
Pepper Lawson Horizon Intl. Group		Webber Commercial Construction LLC	70,0 %	0	2	2	0	0	
OMÁN									
International Water Treatment LLC		Cadagua, S.A.	37,5 %	0	1	5	0	0	4
POLONIA									
PPHU Promos Sp. z o.o.		Budimex SA	26,3 %	0	4	2	3	0	
AEROPUERTOS									
REINO UNIDO									
FGP Topco Limited	P	Hubco Netherlands B.V.	25,0 %	205	26.503	25.681	1.323	-1.585	2
AGS Airports Holdings Limited	P	Faero UK Holding Limited	50,0 %	0	1.265	36	80	-121	2
QATAR									
FMM Company LLC	P	Ferrovial Servicios S.A.U.	49,0 %	17	63	29	12	2	1
AUTOPISTAS									
ESPAÑA									
Serranopark, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	50,0 %	2	61	64	4	-6	2
Sociedad Concesionaria Autovía de la Plata, S.A.	P	Cintra Infraestructuras SE	25,0 %	16	231	168	25	12	2
Bip & Drive, S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	20,0 %	2	21	10	182	2	4
Autopista del Sol, C.E.S.A.	P	Cintra Infraestructuras España, S.L.	15,0 %	111	93	93	6	0	1
AUSTRALIA									
Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0 %	3	1	0	0	0	2
ESPAÑA									
Nexus Infrastructure Unit Trust	P	Nexus Infrastructure Holdings Unit Trust	40,0 %	9	48	17	25	3	2
Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	P	Cintra Toowoomba Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0	
Nexus Infrastructure PTY Ltd	P	Nexus Infrastructure Holdings PTY Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0	
Netflow Osars (Western) GP	P	Cintra Osars (Western) Unit Trust	50,0 %	29	125	64	35	5	4
CANADÁ									
407 International Inc	P	11200232 Canadá Inc.	43,2 %	1.205	3.621	6.634	591	96	2
407 East Development Group General Partnership	P	Cintra 407 East Development Group Inc	50,0 %	12	131	107	6	2	2
OM&R 407 East Development Group General Partnership	P	Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	50,0 %	1	5	2	5	1	
Blackbird Maintenance 407 GP	P	Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc	50,0 %	0	5	1	3	0	3
Blackbird Infrastructures 407 GP	P	Blackbird Infrastructures 407 Cintra GP Inc	50,0 %	13	97	70	4	1	3
COLOMBIA									
Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S.	P	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S.	30,0 %	13	560	516	68	16	2
ESLOVAQUIA									
Zero Bypass Limited, Organizacna Zloska	P	Zero Bypass Ltd	35,0 %	0	0	0	0	0	7
ESTADOS UNIDOS									
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	P	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners	40,0 %	0	163	48	0	0	
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	P	Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC	10,0 %	0	163	48	0	0	
I-66 Express Mobility Partners LLC	P	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	50,0 %	45	1.905	1.767	0	0	1
HOLANDA									
Algarve International B.V. (1)	P	Cintra Infraestructuras SE	20,0 %	0	124	123	0	0	1
IRLANDA									
Eurolink Motorway Operation (M4-M6) Ltd	P	Cintra Infraestructuras Irlanda, S.L.U.	20,0 %	7	244	136	22	4	2
Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd	P	Cinsac Ltd	20,0 %	6	166	137	20	5	2
PORTUGAL									
Autoestrada do Algarve, S.A. (1)	P	Cintra Infraestructuras SE	20,0 %	0	202	127	32	13	2
Auto-Estradas Norte Litoral, S.A. (1)	P	Cintra Infraestructuras SE	20,0 %	0	344	169	38	19	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor	Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor
REINO UNIDO																			
Scot Roads Partnership Holdings Ltd	P	Cintra Infrastructures UK Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	4	AHL Holdings (Wakefield) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5 %	0	13	12	4	1	2
Scot Roads Partnership Finance Ltd	P	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	417	417	0	0	4	Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	P	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	2
Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	430	430	34	0	4	ALC (Superholdco) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5 %	2	45	6	55	23	5
Zero Bypass Holdings Ltd	P	Cintra Slovakia Ltd	35,0 %	0	0	0	0	0	7	ALC (FMC) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	50,0 %	0	0	0	0	0	5
Zero Bypass Ltd	P	Zero Bypass Holdings Ltd	35,0 %	0	932	996	31	4	7	ALC (Holdco) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	5
RiverLinx Holdings Ltd	P	Cintra Silvertown Ltd	22,5 %	0	0	0	0	0	1	ALC (SPC) Ltd		ALC (Holdco) Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	5
RiverLinx Ltd	P	RiverLinx Holdings Ltd	22,5 %	0	396	493	11	-5	1	Amey Betrast Schools Partnership Hold Co Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	5,0 %	0	110	110	8	1	3
Total PEE Act. Continuas				1.710															
SERVICIOS																			
ESPAÑA																			
Vialnet Vic, S.L.		Cespa, S.A.	49,0 %	0	1	1	3	0	6	Amey Betrast Schools Partnership PFI Co Ltd	P	Partnership Hold Co Ltd	5,0 %	0	0	0	0	0	3
Recollida Residus Osona, S.L.		Cespa, S.A.	45,0 %	1	4	2	8	0	6	Amey FMP Betrast Strategic Partnership Hold Co Ltd		Management Services Ltd	70,0 %	0	0	0	0	0	3
Inusa Ing. Urbana, S.A.		Cespa, S.A.	35,0 %	4	12	0	1	0	2	Amey FMP Betrast Strategic Partnership SP Co Ltd		Schools Partnership Hold Co Ltd	70,0 %	0	0	0	0	0	3
Valdemingomez 2000, S.A.		Cespa, S.A.	20,0 %	1	13	5	7	9	2	Amey Roads NI Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5 %	0	289	300	22	1	3
Novalis Medio Ambiente . S.A.		Cespa Gestion de Residuos, S.A.	50,0 %	0	3	4	0	0		Amey Roads NI Financial plc		Amey Roads NI Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	3
Vatveni Soluciones Para El Desarrollo Sostenible, S.L.		Biotran Gestion de Residuos, S.L.U.	50,0 %	4	0	0	0	0		Amey Roads NI Ltd	P	Amey Roads NI Holdings Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	3
Valoraciones Farmacéuticas, S.L.		Biotran Gestion de Residuos, S.L.U.	50,0 %	0	0	0	0	0		Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	5,0 %	0	37	35	6	1	3
Empresa Mant. y Explotacion M3U, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A.	50,0 %	-34	221	221	29	10	5	Amey Lighting (Norfolk) Ltd	P	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	5,0 %	0	0	0	0	0	3
Madrid Calle 30, S.A.	P	Empresa Mant. y Explotación M3U, S.A.	20,0 %	51	698	195	122	63	8	E4D&G Holdco Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	4,3 %	0	117	115	7	0	3
Necrópolis de Valladolid, S.A.		Sitkol, S.A.	49,0 %	4	23	5	6	1	11	E4D&G Project Co Ltd	P	E4D&G Holdco Ltd	4,3 %	0	0	0	0	0	3
Aetec, S.A.		Ferrosfer Infraestructuras S.A.	9,2 %	0	1	0	1	0		Eduaction (Waltham Forest) Ltd (IP)		Amey plc	50,0 %	0	0	0	0	0	
FerroNats Air Traffic Services, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A.	50,0 %	3	11	6	17	2	2	Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,3 %	0	79	78	8	0	5
ESTADOS UNIDOS																			
AmeyWebber LLC		Amey Consulting USA, Inc	50,0 %	0	0	0	0	0		Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	2,0 %	0	0	0	0	0	5
PORTUGAL																			
Valor Rib, Lda		Ferrovial Serviços, SA	45,0 %	1	8	5	5	1		Integrated Bradford PSP Ltd (IP)		Amey Infrastructure Management (1) Ltd	25,0 %	0	2	2	1	0	5
Ecobeirão, SA		Ferrovial Serviços, SA	20,0 %	0	19	18	9	0	9	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Amey Infrastructure Management (1) Ltd	1,0 %	0	163	156	16	2	5
Ferrovial Serviços, Egea, ECAC, Gabriel Couto, ACE		Ferrovial Serviços, SA	35,0 %	0	1	1	0	0		Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	2,0 %	0	0	0	0	0	5
REINO UNIDO																			
GEO Amey PECS Ltd		Amey Community Ltd	50,0 %	9	24	6	121	10	10	Integrated Bradford LEP Ltd		Integrated Bradford PSP Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	5
Amey Infrastructure Management (1) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0 %	0	2	0	0	0		Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	5
AHL Holdings (Manchester) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5 %	0	25	22	8	1	2	Integrated Bradford SPV One Ltd	P	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	3,3 %	0	0	0	0	0	5
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	P	AHL Holdings (Manchester) Ltd	2,5 %	0	0	0	0	0	2	Integrated Bradford SPV Two Ltd	P	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	3,0 %	0	0	0	0	0	5
										RSP (Holdings) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,8 %	0	117	114	12	1	3
										The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	P	RSP (Holdings) Ltd	1,8 %	0	0	0	0	0	3
										Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,0 %	0	58	54	4	1	3
										Services Support (Avon & Somerset) Ltd	P	(Avon & Somerset) Holdings Ltd	1,0 %	0	0	0	0	0	3
										Keolis Amey Docklands Ltd		Amey Rail Ltd	30,0 %	4	19	5	103	1	2

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor
Keolis Amey Metrolink Ltd		Amey Rail Ltd	40,0 %	3	10	1	77	0	
AmeyVTOL Ltd		Amey OWR Ltd	60,0 %	0	0	0	0	0	
Scot Roads Partnership Holdings Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	20,0 %	0	439	439	15	0	4
Scot Roads Partnership Project Ltd	P	Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	4
Scot Roads Partnership Finance Ltd		Partnership Holdings Ltd	20,0 %	0	0	0	0	0	4
Amey Infrastructure Management (2) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0 %	0	0	0	0	0	
AmeyCespa (AWRP) Holdco Ltd	P	Amey Infrastructure Management (2) Ltd AmeyCespa (AWRP) Holdco Ltd	3,3 %	0	330	329	19	-3	2
AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd	P	Holdco Ltd	3,3 %	0	0	0	0	0	2
Amey Infrastructure Management (3) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0 %	0	0	0	0	0	
Amey Hallam Highways Holdings Ltd	P	Amey Infrastructure Management (3) Ltd	3,3 %	0	277	309	57	5	3

Empresa	Tipo Soc.	Empresa Matriz	% Part.	Valor PEE	Act.	Pas.	Ingr.	Rdo.	Auditor
Amey Hallam Highways Ltd	P	Highways Holdings Ltd	3,3 %	0	0	0	0	0	3
Amey Ventures Investments Ltd		Amey Investments Ltd	5,0 %	0	32	32	0	0	3
Keolis Amey Wales Cymru Ltd		Amey Rail Ltd	40,0 %	0	0	0	0	0	
Keolis Amey Operations/ Gweithrediadau Keolis Amey Ltd		Amey Rail Ltd	36,0 %	0	0	0	0	0	
Amey Breathe Limited		Amey Community Limited	50,0 %	0	0	1	0	0	
Total PEE Act. Discont.				53					

Leyenda auditores:

(1) EY; (2) Deloitte; (3) BDO; (4) PWC; (5) KPMG; (6) Vir Audit; (7) Mazars; (8) PKF; (9) Martins Pereira, Joao Careca & Associados, Sroc.; (10) Grant Thornton UK LLP; (11) 3 Auditores SLP

Anexo III. Información por segmentos

El Consejo de Administración de la sociedad analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio. Desde dicha perspectiva el Consejo evalúa el rendimiento de los segmentos de Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios. A continuación, se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2020 y 2019. En la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial S.A. sociedad cabecera del Grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma. La columna Ajustes recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2020 (millones de euros).

Activo (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Áreas	Ajustes	2020
Activos no corrientes		940	9.160	460	0	328	-426	10.462
Fondo de comercio de consolidación	3.1	169	0	39	0	0	0	208
Activos intangibles	3.2	40	1	18	0	1	0	60
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	93	6.145	24	0	-1	-61	6.200
Inversiones inmobiliarias		2	0	0	0	0	0	2
Inmovilizado material	3.4	187	19	50	0	12	4	272
Derecho de uso	3.7	80	3	0	0	14	0	97
Inversiones en asociadas	3.5	2	1.476	222	0	10	0	1.710
Activos financieros no corrientes	3.6	22	907	100	0	192	-369	852
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		3	61	100	0	0	0	164
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	3	650	0	0	1	0	654
Resto de cuentas a cobrar		16	196	0	0	191	-369	34
Impuestos diferidos	2.8	345	134	7	0	100	0	586
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	0	475	0	0	0	0	475
Activos corrientes		4.913	2.891	104	3.884	2.909	-2.035	12.666
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	118	69	0	3.884	0	0	4.071
Existencias	4.1	671	11	0	0	3	6	691
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		47	18	8	0	31	4	108
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.108	180	11	0	137	-144	1.292
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		943	81	4	0	44	-116	956
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		165	99	7	0	93	-28	336
Tesorería y equivalentes	5.2	2.968	2.549	84	0	2.732	-1.901	6.432
Créditos con empresas del Grupo		959	535	68	0	342	-1.904	0
Resto		2.009	2.015	16	0	2.388	4	6.432
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	1	64	1	0	6	0	72
TOTAL ACTIVO		5.853	12.051	564	3.884	3.237	-2.461	23.128
Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)								
Patrimonio neto	5.1	1.221	4.661	455	1.012	-3.601	79	3.827
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.089	4.158	455	1.001	-3.600	84	3.187
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		132	503	0	11	-1	-5	640
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	0	1.245	0	0	0	0	1.245
Pasivos no corrientes		436	5.736	87	0	3.384	-323	9.320
Déficit de pensiones	6.2	4	0	0	0	0	0	4
Provisiones a largo plazo	6.3	143	109	0	0	169	0	421
Pasivo arrendamientos LP	3.7	48	2	0	0	11	0	61
Deuda financiera	5.2	130	5.053	77	0	3.034	-324	7.970
Deudas con empresas del grupo		0	114	25	0	185	-324	0
Resto		129	4.939	52	0	2.850	0	7.970
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		87	4.948	77	0	0	-34	5.078
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		42	-9	-25	0	2.850	34	2.892
Otras deudas	6.4	4	12	0	0	0	1	17
Impuesto diferidos	2.8	102	225	4	0	97	0	428
Derivados financieros a valor razonable	5.5	5	335	6	0	73	0	419
Pasivos Corrientes		4.196	409	22	2.872	3.454	-2.217	8.736
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	85	0	0	2.872	1	0	2.958
Pasivo arrendamientos CP	3.7	54	1	0	0	4	0	59
Deuda financiera	5.2	217	204	10	0	3.270	-2.044	1.657
Deudas con empresas del grupo		199	181	8	0	1.656	-2.044	0
Resto		19	23	2	0	1.613	0	1.657
Derivados financieros a valor razonable	5.5	5	38	4	0	2	0	49
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		54	-74	-4	0	108	7	91
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.016	122	11	0	69	-189	3.029
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	763	118	0	0	2	9	892
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		5.853	12.051	564	3.884	3.237	-2.461	23.128

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2019 (millones de euros).

Activo (millones de euros)	Nota	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Áreas	Ajustes	2019
Activos no corrientes		1.149	10.539	980	0	748	-1.058	12.358
Fondo de comercio de consolidación	3.1	205	0	43	0	0	0	248
Activos intangibles	3.2	42	0	19	0	2	0	63
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	196	6.716	7	0	-1	-38	6.880
Inversiones inmobiliarias		2	0	0	0	0	0	2
Inmovilizado material	3.4	202	22	56	0	15	4	299
Derecho de uso	3.7	98	4	1	0	23	0	126
Inversiones en asociadas	3.5	3	1.808	747	0	-1	0	2.557
Activos financieros no corrientes	3.6	59	1.443	106	0	664	-1.025	1.247
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		3	62	106	0	0	0	171
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	7	963	0	0	0	0	970
Resto de cuentas a cobrar		49	418	0	0	664	-1.025	106
Impuestos diferidos	2.8	341	131	2	0	27	1	502
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	1	415	-1	0	19	0	434
Activos corrientes		4.836	2.622	63	4.936	1.605	-2.311	11.751
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	0	0	0	4.936	0	0	4.936
Existencias	4.1	681	13	-2	0	2	6	700
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		31	14	8	0	75	-31	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.106	165	8	0	130	-153	1.256
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		892	88	0	0	34	-123	891
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		214	77	8	0	96	-30	365
Tesorería y equivalentes	5.2	3.018	2.404	48	0	1.394	-2.129	4.735
Créditos con empresas del Grupo		1.136	409	31	0	557	-2.133	0
Resto		1.881	1.995	17	0	838	4	4.735
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	0	26	1	0	4	-4	27
TOTAL ACTIVO		5.985	13.161	1.043	4.936	2.353	-3.369	24.109
Pasivo y patrimonio neto (millones de euros)								
Patrimonio neto	5.1	1.214	5.262	955	1.445	-3.099	-690	5.087
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.127	4.572	955	1.433	-3.098	-685	4.304
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		87	690	0	12	-1	-5	783
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	2	1.345	0	0	0	0	1.347
Pasivos no corrientes		564	6.101	73	0	2.734	-418	9.054
Déficit de pensiones	6.2	4	0	0	0	0	0	4
Provisiones a largo plazo	6.3	165	188	0	0	165	0	518
Pasivo arrendamientos LP	3.7	61	3	1	0	17	0	82
Deuda financiera	5.2	200	5.311	67	0	2.405	-418	7.565
Deudas con empresas del grupo		0	47	9	0	362	-418	0
Resto		199	5.264	58	0	2.044	0	7.565
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		148	5.264	67	0	1	-9	5.471
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos		51	0	-9	0	2.043	9	2.094
Otras deudas	6.4	12	13	0	0	0	0	25
Impuesto diferidos	2.8	101	263	5	0	106	0	475
Derivados financieros a valor razonable	5.5	21	323	0	0	41	0	385
Pasivos Corrientes		4.205	453	15	3.491	2.718	-2.261	8.621
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.1.3	0	0	0	3.491	0	0	3.491
Pasivo arrendamientos CP	3.7	63	1	0	0	7	0	71
Deuda financiera	5.2	283	294	14	0	2.497	-2.055	1.033
Deudas con empresas del grupo		261	277	12	0	1.505	-2.055	0
Resto		22	17	2	0	992	0	1.033
Derivados financieros a valor razonable	5.5	7	65	1	0	26	-2	97
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes		79	-51	-8	0	118	-31	107
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.040	137	7	0	71	-183	3.072
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	733	6	1	0	1	9	750
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		5.985	13.161	1.043	4.936	2.353	-3.369	24.109

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

	2020	2019	VARIACIÓN
España	6.636	5.200	1.436
Reino Unido	1.987	2.553	-566
Estados Unidos	7.897	8.571	-674
Canadá	3.191	3.416	-225
Australia	91	1.008	-917
Polonia	1.721	1.625	96
Resto	1.604	1.735	-131
Total	23.128	24.109	-981

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2020 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Segmentos	Actividades Discontinuas	Ajustes	Total
Cifra de ventas	5.862	405	8	5.935	128	-5.871	-126	6.341
Otros ingresos de explotación	2	0	0	9	1	-8	-1	3
Total ingresos de explotación	5.864	405	8	5.944	129	-5.879	-127	6.344
Consumos	993	1	0	380	0	-370	1	1.005
Otros gastos de explotación	3.700	97	18	2.771	109	-2.754	-126	3.815
Gastos de personal	944	55	7	2.573	73	-2.537	0	1.115
Total gastos de explotación	5.637	153	25	5.724	182	-5.661	-125	5.935
Resultado bruto de explotación	227	252	-17	220	-53	-218	-2	409
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	93	92	2	229	9	-227	0	198
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	134	160	-19	-9	-62	9	-2	211
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	8	0	-21	7	21	0	15
Resultado de explotación	134	168	-19	-30	-55	30	-2	226
Resultado financiero financiación	-9	-223	-2	-17	0	17	0	-234
Resultado derivados y otros resultados financieros	2	36	0	-2	0	2	-1	37
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-7	-187	-2	-19	0	19	-1	-197
Resultado financiero financiación	14	22	0	-17	-46	17	2	-8
Resultado derivados y otros resultados financieros	-16	9	-3	-25	-16	24	0	-27
Resultado financiero resto de sociedades	-2	31	-3	-42	-62	41	2	-35
Resultado financiero	-9	-156	-5	-61	-62	60	1	-232
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	1	62	-447	22	-2	-15	1	-378
Resultado consolidado antes de impuestos	126	74	-471	-69	-119	75	0	-384
Impuesto sobre beneficios	-37	-6	6	-33	65	33	0	28
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	89	68	-465	-102	-54	108	0	-356
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	-1	-2	-3
Resultado consolidado del ejercicio	89	68	-465	-102	-54	107	-2	-359
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-42	-7	0	-2	1	2	-3	-51
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	47	61	-465	-104	-53	109	-5	-410

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2019 (millones de euros).

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto Segmentos	Actividades Discontinuas	Ajustes	Total
Cifra de ventas	5.413	617	19	6.995	151	-6.995	-146	6.054
Otros ingresos de explotación	1	0	0	4	0	-4	1	2
Total ingresos de explotación	5.414	617	19	6.999	151	-6.999	-145	6.056
Consumos	947	2	0	511	0	-511	0	949
Otros gastos de explotación	3.855	118	26	2.987	106	-2.987	-146	3.959
Gastos de personal	898	62	10	3.118	58	-3.118	-1	1.027
Total gastos de explotación	5.700	182	36	6.616	164	-6.616	-147	5.935
Resultado bruto de explotación	-286	435	-17	383	-13	-383	2	121
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	79	89	2	288	9	-288	1	180
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	-365	346	-19	95	-22	-95	1	-59
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	426	33	-5	0	5	1	460
Resultado de explotación	-365	772	14	90	-22	-90	2	401
Resultado financiero financiación	-9	-253	-2	-19	0	19	0	-264
Resultado derivados y otros resultados financieros	3	-2	-1	0	0	0	1	1
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-6	-255	-3	-19	0	19	1	-263
Resultado financiero financiación	30	44	0	-31	-15	31	-31	28
Resultado derivados y otros resultados financieros	-27	26	13	-23	31	23	-1	42
Resultado financiero resto de sociedades	3	70	13	-54	16	54	-32	70
Resultado financiero	-3	-185	10	-73	16	73	-31	-193
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-1	182	115	29	0	-29	0	296
Resultado consolidado antes de impuestos	-369	769	139	46	-6	-46	-29	504
Impuesto sobre beneficios	3	89	-3	-16	-142	16	6	-47
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	-366	858	136	30	-148	-30	-23	457
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	-11	-187	0	-198
Resultado consolidado del ejercicio	-366	858	136	30	-159	-217	-23	259
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	56	-37	-7	-3	0	3	-3	9
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-310	821	129	27	-159	-214	-26	268

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de FERROVIAL, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de FERROVIAL, S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2020, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2020, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo

Descripción Una gran parte de los ingresos del Grupo Ferroviario corresponde a contratos de obra a largo plazo en el área de construcción, en los que se reconocen los ingresos generados a lo largo del tiempo de acuerdo con su grado de avance. El reconocimiento de ingresos de estos contratos exige la realización de estimaciones significativas relativas al importe de los gastos pendientes de incurrir y, en su caso, al importe de las modificaciones, reclamaciones o disputas sobre el contrato inicial que finalmente serán aceptadas por el cliente. Los desgloses correspondientes a los mencionados ingresos se encuentran recogidos en las Notas 1.3.3.4 , 2.1 y 4.4 de la memoria consolidada adjunta.

Debido a la complejidad asociada a las citadas estimaciones que conllevan la aplicación de juicios por parte de la Dirección del Grupo Ferroviario en la determinación de las hipótesis consideradas y a qué cambios en las mencionadas hipótesis podrían dar lugar a diferencias materiales en los ingresos registrados, se ha considerado ésta una cuestión clave de auditoría.

Nuestra respuesta

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, los siguientes:

- ▶ Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica al reconocimiento de ingresos, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con el proceso de reconocimiento de ingresos por el método de grado de avance y con el proceso de planificación presupuestaria, evaluando la metodología y seguimiento de las hipótesis utilizadas en la realización de los presupuestos de los contratos.
- ▶ Selección de una muestra de contratos para evaluar las estimaciones más significativas que afectan al reconocimiento de ingresos, obteniendo la documentación soporte de dichas estimaciones y la evidencia de los juicios realizados, identificando adicionalmente cláusulas contractuales relevantes como penalizaciones o bonificaciones y evaluando que dichas cláusulas se hayan reflejado adecuadamente en los importes reconocidos en las cuentas anuales consolidadas.
- ▶ Análisis comparativo de los resultados de los contratos finalizados en el ejercicio con los resultados presupuestados, analizando el seguimiento realizado por la Dirección del Grupo Ferroviario de los riesgos de los contratos.
- ▶ Evaluación de la razonabilidad de la estimación de la obra ejecutada pendiente de certificar reconocida como ingreso al cierre del ejercicio, comprobando la situación de las negociaciones con los clientes de los principales contratos y revisando la razonabilidad de la documentación que sustenta la probabilidad de su recuperación, considerando nuestras propias expectativas basadas en el conocimiento del cliente y en nuestra experiencia en el sector así como en los países donde opera el Grupo Ferroviario.

- ▶ Evaluación de que las provisiones reconocidas al cierre del ejercicio reflejen, de manera razonable, las principales obligaciones y el nivel de riesgo de los contratos en cuestión.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Registro y recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotados en régimen de concesión

Descripción Tal y como se menciona en la Nota 1.3.3.2 de la memoria consolidada adjunta, los acuerdos de concesión cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir del concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero como compensación de los servicios de construcción y explotación y en los que el concedente tiene poca o ninguna capacidad de evitar el pago son clasificados como activo financiero. Por otra parte, los acuerdos de concesión en los que la retribución recibida consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público son clasificados como activo intangible. Ambos modelos son registrados de acuerdo con la CNIIF12 "Acuerdos de Concesión de Servicios". El epígrafe "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras" del estado consolidado de situación financiera a 31 de diciembre de 2020 incluye 6.200 millones de euros por este concepto, de los que 90 millones de euros corresponden a concesiones consideradas activos financieros y 6.110 millones de euros a concesiones consideradas activos intangibles. Los desgloses correspondientes a los mencionados activos se encuentran recogidos en la Nota 3.3 de la memoria consolidada adjunta.

La Dirección del Grupo Ferrovial realiza estimaciones que conllevan la aplicación de juicios acerca de los modelos concesionales que incluyen, entre otros, provisiones de gastos de operación, de inversiones y de las tasas internas de retorno. Así mismo, la Dirección del Grupo Ferrovial prepara anualmente un test de deterioro sobre sus activos concesionales en explotación más relevantes cuando existen indicios de deterioro.

La complejidad asociada a las citadas estimaciones y a la determinación de las hipótesis consideradas en las mismas, así como el impacto significativo que cambios en las mencionadas hipótesis podrían tener en las cuentas anuales consolidadas adjuntas, dada la significatividad de los importes de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotados en régimen de concesión, nos han hecho considerar el registro y recuperabilidad de estos activos como una cuestión clave de la auditoría.

Nuestra respuesta

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- ▶ Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica sobre los activos concesionales, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con el proceso.
- ▶ Revisión de las condiciones de los acuerdos concesionales para determinar su correcto registro contable.
- ▶ Revisión y evaluación, para una muestra de activos concesionales, de la razonabilidad de las metodologías empleadas por el Grupo en las estimaciones de los pagos y cobros previstos y su efecto en las tasas internas de retorno.

- ▶ Realización de pruebas sustantivas a partir de la obtención de los modelos económicos financieros de los proyectos de infraestructuras, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados y evaluando la razonabilidad de las principales hipótesis operativas proyectadas (principalmente relativas a tráficos, tarifas, costes de operación y desembolsos por inversiones) y su concordancia con las condiciones de los acuerdos concesionales.
- ▶ Revisión, en colaboración con nuestros especialistas en valoraciones, de la razonabilidad de la metodología empleada por el Grupo y de la construcción de los flujos de caja descontados, cubriendo la tasa de descuento utilizada y la tasa de crecimiento a largo plazo, así como los correspondientes análisis de sensibilidad efectuados.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Clasificación y determinación del valor recuperable de los activos clasificados como mantenidos para la venta y de operaciones consideradas bajo el epígrafe "Activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas"

Descripción Tal y como se indica en las Notas 1.1.3, 1.3.3.5, 1.3.3.6 y 2.9 de la memoria consolidada adjunta, el Grupo contabiliza como operaciones discontinuadas y como activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta los principales ingresos y gastos y activos y pasivos vinculados a la rama de actividad de Servicios, respectivamente, al cumplirse las condiciones recogidas en la NIIF5 "Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones interrumpidas". De acuerdo con dicha consideración, los activos netos correspondientes a actividades discontinuadas son valorados al menor valor entre su importe en libros y su valor razonable menos los costes de venta y no están sujetos a amortización.

El importe de los "activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas" a 31 de diciembre de 2020 asciende a 4.071 y 2.958 millones de euros, respectivamente, y el importe del "Resultado de operaciones discontinuadas" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada a 31 de diciembre de 2020 presenta un importe negativo de -3 millones de euros (pérdidas), correspondiente a los resultados de dicha rama de actividad.

Tanto la determinación de la probabilidad de enajenación a corto plazo de la rama de actividad de Servicios en las distintas zonas geográficas, como la estimación del valor recuperable menos los costes de venta de los activos netos afectos, precisan del uso de técnicas de valoración que incluyen la utilización de hipótesis y exigen la aplicación de juicios para su determinación. Por todo ello hemos considerado esta cuestión como una cuestión clave de auditoría.

**Nuestra
respuesta**

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- ▶ Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica sobre las operaciones discontinuadas incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con el proceso.
- ▶ Revisión de la documentación que soporte el mantenimiento de la clasificación de los activos y pasivos de la rama de actividad de Servicios como operaciones discontinuadas.

- ▶ Evaluación de la metodología y las hipótesis de valoración aplicadas por la Dirección del Grupo Ferroviario, involucrando asimismo a nuestros especialistas en valoraciones.
- ▶ Revisión de los resultados de la comparación realizada por la Dirección del Grupo Ferroviario del valor en libros y el valor razonable de las operaciones discontinuadas y de su correcta contabilización.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Recuperabilidad de los fondos de comercio y de las inversiones mantenidas en las sociedades 407 International Inc., FGP Topco Limited y AGS Airports Holdings Limited

Descripción Tal y como se indica en la Nota 3.5 de la memoria consolidada adjunta, el Grupo tiene al 31 de diciembre de 2020 Inversiones en las sociedades asociadas 407International Inc., FGP Topco Limited y AGS Airports Holdings Limited por importe de 1.205, 205 y 0 millones de euros respectivamente.

Por otro lado, y de acuerdo con lo indicado en la Nota 3.1, el Grupo tiene Fondos de Comercio de Consolidación por importe de 208 millones de euros al 31 de diciembre de 2020, en relación con determinadas inversiones, fundamentalmente asociadas a unidades generadoras de efectivo de la División de construcción.

El Grupo realiza, como mínimo anualmente, un análisis de los indicadores de deterioro y realiza un test de deterioro en relación con estos activos, en los casos requeridos. Los desgloses correspondientes a estos activos se encuentran recogidos en las Notas 3.5 y 3.1.2 de la memoria consolidada adjunta.

La evaluación del posible deterioro es una cuestión clave de auditoría ya que requiere la realización de estimaciones que conllevan la aplicación de juicios tanto en la determinación del método de valoración utilizado como en la evaluación de las hipótesis clave relacionadas con los resultados futuros de las unidades generadoras de efectivo a las que pertenecen los fondos de comercio, así como la determinación del valor recuperable de las participaciones por puesta en equivalencia en las que también intervienen tasas de descuento, planes de negocio y tarifas.

**Nuestra
respuesta**

En relación con esta área, nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros:

- ▶ Entendimiento de las políticas y procedimientos que el Grupo aplica en el proceso de evaluación del deterioro de los fondos de comercio e inversiones en asociadas para determinar el valor recuperable de sus activos no corriente, incluyendo la evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados.
- ▶ Análisis de los factores internos y externos considerados por la Dirección del Grupo Ferroviario a efectos de concluir sobre la existencia o inexistencia de indicadores objetivos de deterioro.
- ▶ Evaluación de la razonabilidad de la metodología empleada por la Dirección del Grupo para determinar el valor recuperable de los activos, involucrando a nuestros especialistas en valoraciones en la revisión del método de valoración empleado y la uniformidad en su aplicación, la verificación de los cálculos aritméticos y la evaluación de las tasas de descuento utilizadas y las tasas de crecimiento a largo plazo.

- ▶ Revisión de la información financiera proyectada, analizando la congruencia entre las diferentes hipótesis y la razonabilidad de las mismas.
- ▶ Verificación de que las proyecciones financieras utilizadas para el cálculo del valor en uso coinciden con la última información financiera disponible manejada por la Dirección del Grupo Ferrovial.
- ▶ Análisis de sensibilidad de los resultados sobre determinadas hipótesis clave.
- ▶ Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada del ejercicio de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

Otras cuestiones

Con fecha 27 de febrero de 2020 otros auditores emitieron su informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019 en el que expresaron una opinión favorable.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2020 cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante, y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

- a) Comprobar únicamente que el estado de información no financiera consolidado y determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y, en caso contrario, informar sobre ello.
- b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y de la comisión de auditoría y control en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- ▶ Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- ▶ Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- ▶ Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.

- ▶ Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- ▶ Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- ▶ Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado los archivos digitales del formato electrónico único europeo (FEUE) de FERROVIAL, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2020 que comprenden el archivo XHTML en el que se incluyen las cuentas anuales consolidadas del ejercicio y los ficheros XBRL con el etiquetado realizado por la entidad, que formarán parte del informe financiero anual.

Los administradores de FERROVIAL S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2020 de conformidad con los requerimientos de formato y marcado establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE).

Nuestra responsabilidad consiste en examinar los archivos digitales preparados por los administradores de la sociedad dominante, de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en vigor en España. Dicha normativa exige que planifiquemos y ejecutemos nuestros procedimientos de auditoría con el fin de comprobar si el contenido de las cuentas anuales consolidadas incluidas en los citados archivos digitales se corresponde íntegramente con el de las cuentas anuales consolidadas que hemos auditado, y si el formato y marcado de las mismas y de los archivos antes referidos se ha realizado en todos los aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

En nuestra opinión, los archivos digitales examinados se corresponden íntegramente con las cuentas anuales consolidadas auditadas, y éstas se presentan y han sido marcadas, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

Informe adicional para la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría y control de la Sociedad dominante de fecha 25 de febrero de 2021.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 17 de abril de 2020 nos nombró como auditores del Grupo por un período de 3 años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/21/02579 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el Nº S0530)



Francisco Rahola Carral
(Inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el Nº 20597)

25 de febrero de 2021

Ferrovial Corporación, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 586 26 77

Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00

Autopistas (Cintra)

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 555 12 41

Servicios (Ferrovial Servicios)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5
Parque Vía Norte
28050 Madrid
Tel. +34 91 338 83 00
Fax +34 91 388 52 38

Construcción (Ferrovial Construcción)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00
Fax +34 91 300 88 96

Oficina de Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 65
accionistas@ferrovial.com

Para realizar consultas sobre algún aspecto del Informe Anual:

Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
comunicaciones@ferrovial.com
rsc@ferrovial.com
www.ferrovial.com

