



1.4

FERROVIAL EN 2020

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

Ferrovial resultados enero – diciembre 2020

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

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

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

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

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

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

IMPACTO POR COVID-19

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MEDIDAS MITIGADORAS

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

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

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

RESULTADO CONSOLIDADO 2020 (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

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

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

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

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

REFINANCIACIÓN DE LBJ

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

INVERSIONES Y DESINVERSIONES

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

- **Venta de autopistas portuguesas:** Dentro de la estrategia de rotación de activos maduros, Ferrovial vendió su participación en dos autopistas portuguesas PPP basadas en pagos por disponibilidad. El 14 de septiembre, Ferrovial alcanzó un acuerdo a través de Cintra para vender su 49% de la participación en Norte Litoral y su 48% de participación en Via do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners por 172 millones de euros. Como parte del acuerdo, Cintra tendrá un contrato de gestión de ambos activos. Ferrovial ha recibido ya 100 millones de euros en el proceso de venta, y quedan pendientes 72 millones de euros.
- **Venta de Broadspectrum:** Tras el acuerdo alcanzado entre Ferrovial y Ventia Services Group para la venta de Broadspectrum en diciembre de 2019, el 30 de junio de 2020, Ferrovial concluyó la venta de Broadspectrum a Ventia Services Group. El precio de la operación (acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 465 millones de dólares australianos (aproximadamente 288 millones de euros, incluyendo costes de transacción). Esta cifra no incluye la participación de Ferrovial del 50% en TW Power Services, adquirida por otro socio de esta sociedad, Worley, por 20 millones de dólares australianos (aproximadamente 12 millones de euros) en julio.
- **Venta de la participación del 5% en Budimex:** En junio de 2020, Ferrovial vendió una participación en Budimex (5%), sin impacto en la cuenta de resultados. Ferrovial mantiene una participación mayoritaria (50,1%). El impacto en el flujo de caja fue de 58 millones de euros en 2020.

RESULTADOS DIVISIONALES

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

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

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

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

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

POSICIÓN FINANCIERA

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

CUENTA DE RESULTADOS

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

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

RBE CONSOLIDADO

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

RBE PROPORCIONAL

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

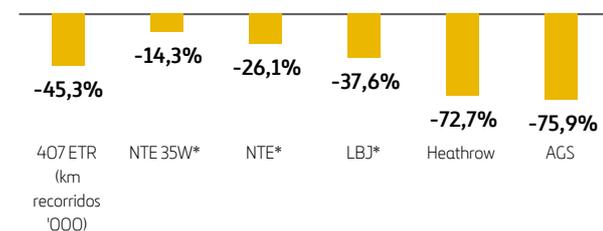
Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

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

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO



*Transacciones

Autopistas



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

COVID-19

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

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

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

TRÁFICO

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

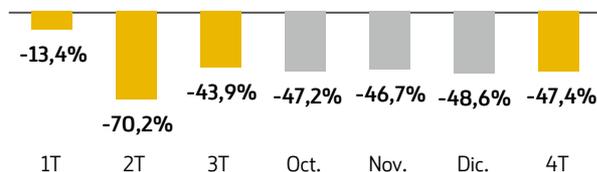
VKT (kilómetros recorridos)

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

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

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

Tráfico trimestral



P&G

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

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

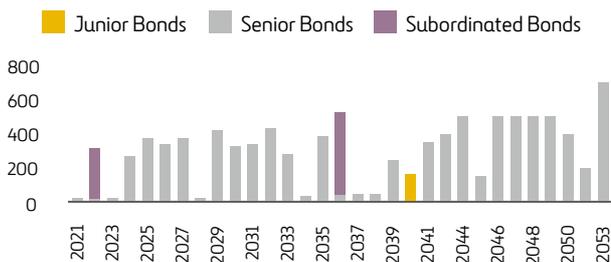
Además, 407 ETR anunció el pago anticipado de:

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

Calificación crediticia de 407 ETR

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

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Tarifas 407 ETR

El 31 de diciembre de 2019, 407 ETR anunció un incremento de las tarifas, junto con la introducción de tarifas estacionales, que comenzaron a aplicarse el 1 de febrero de 2020. Debido al impacto del COVID-19, 407 ETR no aplicó los cambios previstos en las tarifas estacionales, excepto el incremento de febrero de 2020.

Schedule 22

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

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

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

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

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

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

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

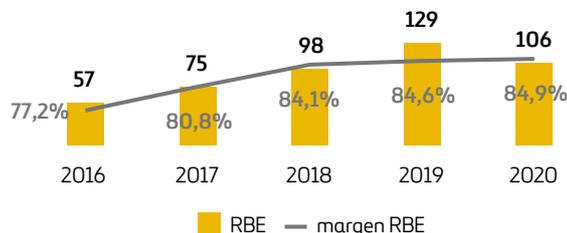
	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	25	34	-26,1%
Ventas (USD mn)	125	153	-18,4%
RBE (USD mn)	106	129	-18,1%
margen RBE	84,9 %	84,6 %	

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

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

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

Evolución del RBE de NTE



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

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

Calificación crediticia

	PAB	Bonds
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

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

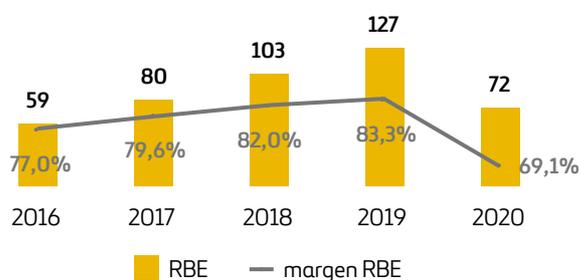
	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	30	48	-37,6%
Ventas (USD mn)	104	153	-31,8%
RBE (USD mn)	72	127	-43,5%
margen RBE	69,1 %	83,3 %	

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

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

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

Evolución del RBE de LBJ



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

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

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

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

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

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

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

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

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

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

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global)

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

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

Duración: la concesión termina en 2061.

Operación, Mantenimiento y cobro de peajes: derecho exclusivo y obligación de operar, mantener, reparar y cobro de peajes.

- Peajes cobrados por North Texas Tollway Authority de conformidad con el acuerdo con TxDOT. TxDOT asume el riesgo de cobro.

I-77 (65,1%, consolidación global)

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

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

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

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

OTRAS AUTOPISTAS

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

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

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

OTROS EVENTOS

Autema

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

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

Esta resolución es inapelable ante los tribunales españoles.

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

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

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

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

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

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

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EEUU):** El proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, aprox. 6,7 millas. Los trabajos de construcción ya han comenzado y se prevé que la autopista abra a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 20%.
- **I-66 (Virginia, EEUU):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). El plazo de construcción durará hasta diciembre de 2022, y la concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. Los trabajos de diseño y construcción están completados al 57%.

- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas calzadas, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción se encontraban completos en un 68% en diciembre de 2020. En junio se inauguró una sección de 39 km de autopista.
- **Bratislava (Eslovaquia):** 59 km de autopista que comprende una circunvalación de 4 a 6 carriles al sur de Bratislava (D4) y una autopista de 4 carriles (R7) desde el centro de Bratislava hacia el sureste. La concesión tiene una duración de 30 años. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 86%. El julio, se abrió la primera sección de 29,7 km.
- **OSARs (Melbourne, Australia):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 22 años y medio, que consiste en la mejora y mantenimiento de una red de carreteras de Melbourne. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción es del 97%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

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

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



Aeropuertos

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

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

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

COVID-19 y respuesta de Heathrow

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tráfico

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

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

P&G

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

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

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

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

Contribución a ventas:

■ Aeronáuticos ■ Comerciales ■ Otros ingresos



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

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

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

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

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

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

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

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

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

A 31 de diciembre de 2020, tuvieron lugar los acontecimientos de previsión y ejecución en relación con los ratios ICR de deuda de Clase A y Clase B correspondientes al ejercicio financiero cerrado a 31 de diciembre de 2020. En consecuencia, se suspendió el reparto de dividendos en Heathrow SP y esto no perjudicará a los acreedores de Heathrow SP.

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

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

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

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

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

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

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

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

Principales acontecimientos regulatorios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

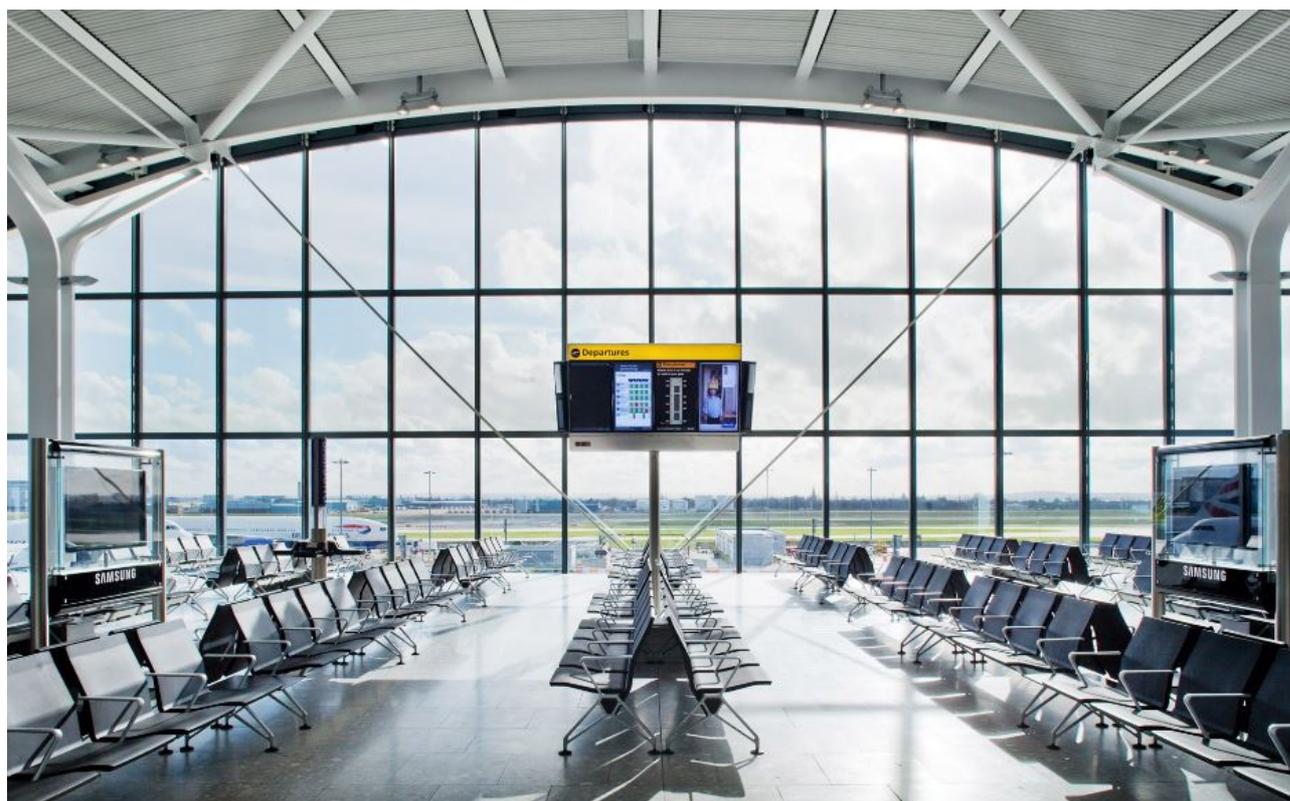
- En **Glasgow**, el tráfico se redujo un -78,0% respecto a 2019 por la suspensión de rutas a causa del COVID-19, la quiebra de Flybe y la cancelación de los servicios de Thomas Cook en septiembre de 2019.
- En **Aberdeen** un -65,3% debido a la suspensión de rutas por el COVID-19 y la ausencia de tráfico de Flybe desde marzo. El tráfico de Aberdeen ha mostrado mayor resiliencia al COVID-19 que otros aeropuertos en Reino Unido debido a los pasajeros relacionados con el sector del Oil & Gas.
- En **Southampton**, la caída fue del -83,4%, provocada por el impacto del COVID-19 y la quiebra de Flybe.

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

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

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

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



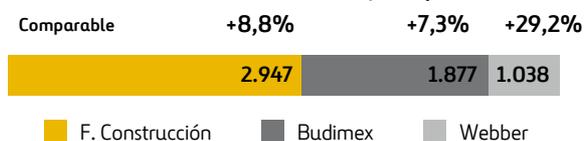
Construcción

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



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

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



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

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

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

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

Desglose por subdivisiones:

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

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

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

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

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

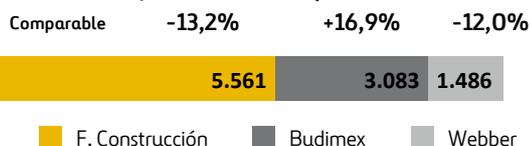
DIC-20	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	143	103,0 %	7,6 %
Webber	22	52,1 %	2,1 %
F. Construcción	-30	n.s.	-1,0 %
Total RE	134	n.s.	2,3 %

La **cartera** alcanzó los 10.129 millones de euros (-5,6% en términos comparables frente a diciembre 2019). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (75%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 86% del total.

La participación de Cintra en la cartera de construcción, excl. Webber & Budimex, supuso un 37% en 2020 (47% en 2019).

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

Cartera en 2020 y variaciones comparables vs. 2019:



Eventos recientes

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

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

Servicios (actividad discontinuada)

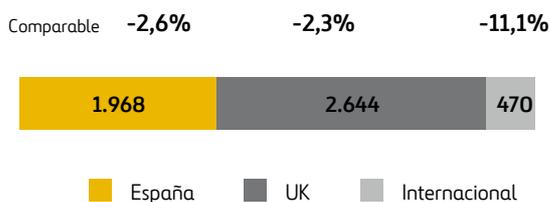
Ferrovial mantiene el compromiso de la desinversión del negocio en su totalidad, aunque se están sufriendo retrasos a causa de la incertidumbre macroeconómica derivada del COVID-19. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadpectrum, que se cerró por completo en julio de 2020.

En línea con el compromiso de Ferrovial de desinvertir Servicios, la división se ha clasificado como “mantenida para la venta”. No obstante, con el objetivo de proporcionar un análisis de la división, se presentan a continuación las cifras principales de los resultados de Servicios:

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



Ventas 2020 por áreas y variaciones comparables vs. 2019:



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

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

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

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

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

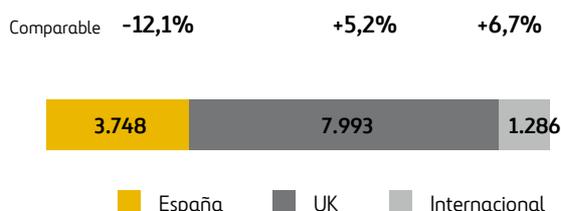
Internacional: Las ventas cayeron un -11,1% comparable y el RBE un -26,7% por la caída de la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica, debido a que el precio del petróleo derivó en una reducción de los trabajos de reparación y mantenimiento. Excluyendo el impacto de la pandemia, el RBE habría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

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

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

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

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



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

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

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

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

ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

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

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

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



Cuenta de resultados consolidada

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VENTAS

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

RBE

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

RE*

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

(*) RE antes de deterioros y enajenación del inmovilizado

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

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

Impuestos: el gasto por impuesto de sociedades de 2020 se situó en 28 millones de euros (2019: -47 millones de euros). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

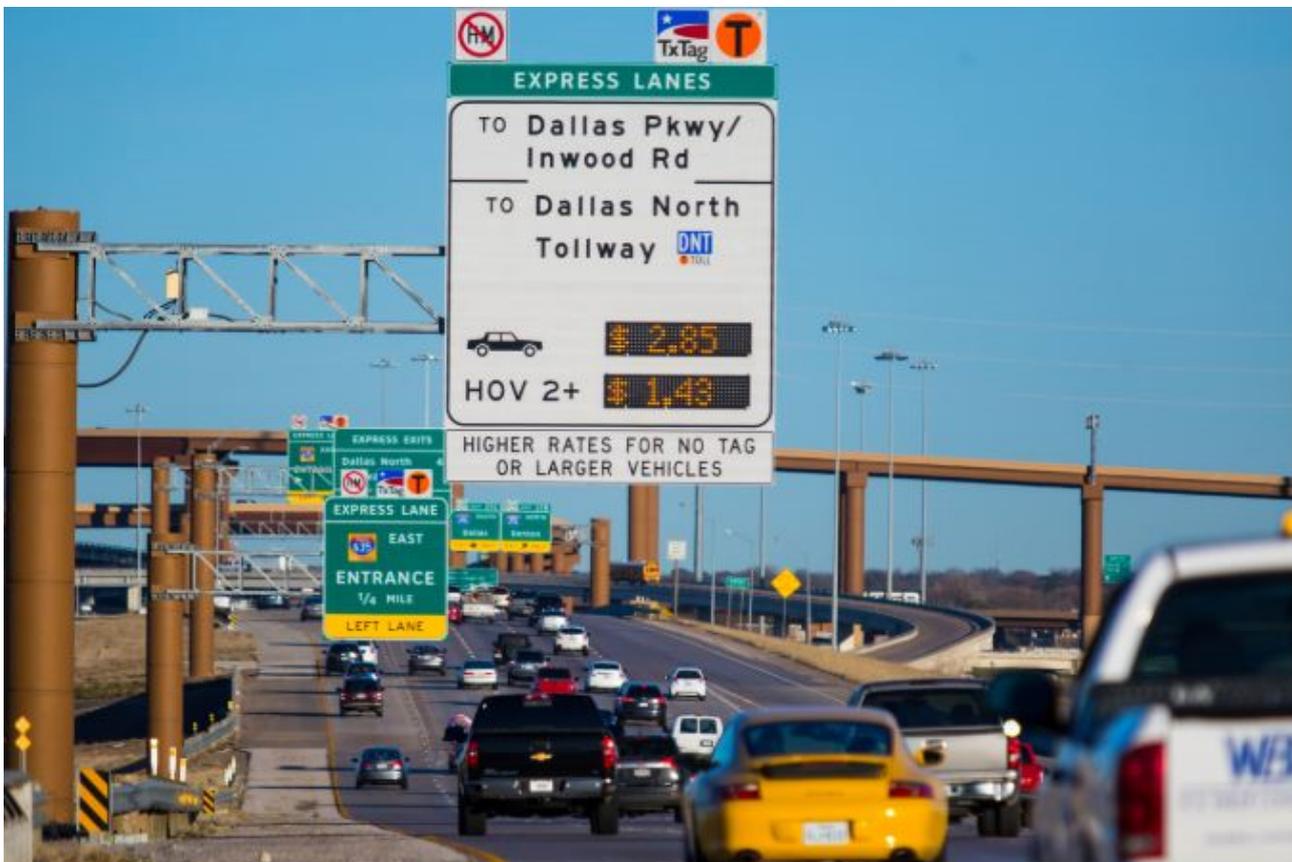
- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse porque ya se recoge neto de impuestos (-378 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios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

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

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

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

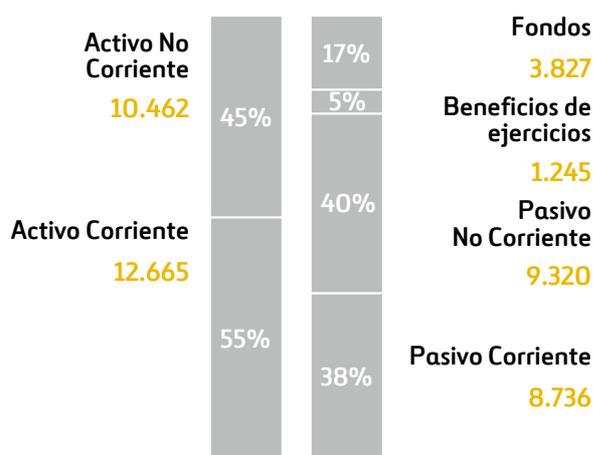
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en -3 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes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



Balance Consolidado

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

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

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

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

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

*Incluye actividades discontinuadas

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

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

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

LIQUIDEZ

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
6.631	1.333
Total liquidez	7.964

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

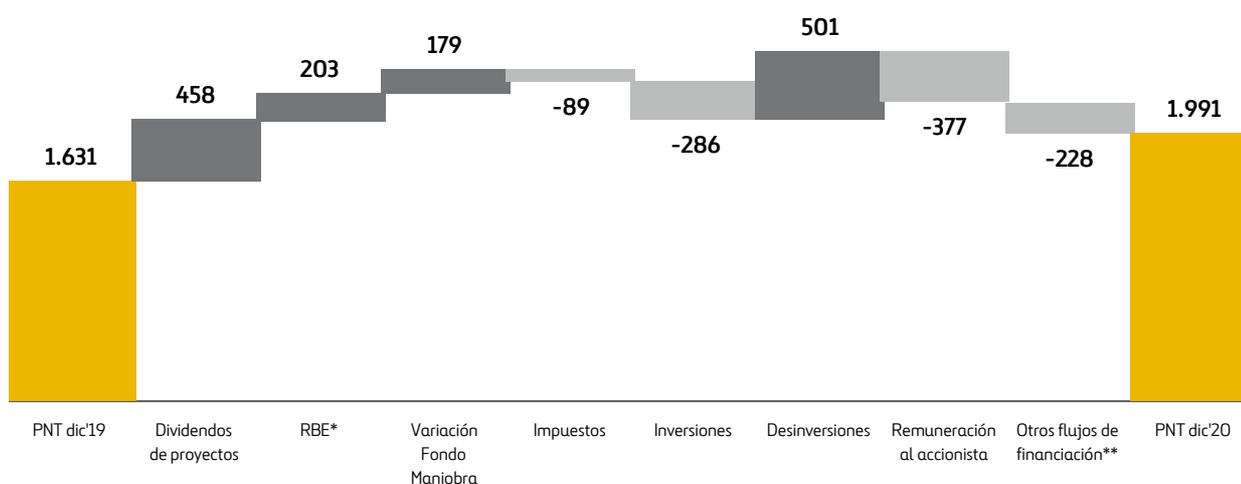
1.658	508	12	2.462
2021*	2022	2023	> 2024

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

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



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

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

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

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

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

Flujo de caja consolidado

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

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

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

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de actividad*

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

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

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

Flujo de operaciones

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

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

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

Detalle del flujo de Construcción y Servicios

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

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

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

Detalle de Servicios por negocio

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

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos

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

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

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

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

Flujo de inversión

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

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

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

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

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

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

Posición neta de actividades discontinuadas

La posición neta de tesorería de actividades discontinuadas se situó en 216 millones de euros de deuda a 31 de diciembre de 2020.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

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

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

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

Flujo de inversión

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

(Millones de euros)	DIC-20	DIC-19
LBJ	-2	-3
NTE	-5	-3
NTE 35W	-101	-135
I-77	-20	-94
Autopistas portuguesas	-1	0
Autopistas españolas	-1	-5
Resto	0	0
Total Autopistas	-129	-240
Resto	-21	106
Total proyectos	-150	-135
Subvenciones de capital	22	93
Total flujo inversión neto	-128	-41

Flujo de financiación

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

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

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

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2020 ha sido positiva por +296 millones de euros, derivado fundamentalmente de la apreciación del euro respecto al dólar americano, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.



Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
Integración Global	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	VAR.	DIC-20	DIC-19	DIC-20	PARTICIP.
NTE*	25	34	-26,1%	109	137	-20,4%	93	116	-20,1%	84,9%	84,6%	-1.007	63,0%
LBJ*	30	48	-37,6%	91	137	-33,5%	63	114	-44,9%	69,1%	83,3%	-1.358	54,6%
NTE 35W**/**	28	33	-14,3%	85	81	5,4%	71	49	46,3%	83,4%	60,1%	-748	53,7%
I-77 ***	20	0		16	21	-26,6%	4	14	-72,6%	24,9%	66,6%	-222	50,1%
TOTAL EEUU				301	376	-19,9%	230	293	-21,2%			-3.335	
Ausol I****	10.089	18.232	-44,7%		66			55			84,1%		15,0%
Ausol II****	12.184	19.199	-36,5%										15,0%
Autema	12.671	18.895	-32,9%	51	113	-54,7%	43	105	-58,4%	85,1%	92,7%	-613	76,3%
TOTAL ESPAÑA				51	179	-71,4%	43	160	-72,8%			-613	
Azores	8.815	10.735	-17,9%	24	29	-17,4%	21	26	-20,9%	84,6%	88,3%	-275	89,2%
Via Livre				13	15	-14,6%	2	2	5,5%	17,6%	14,3%	8	84,0%
TOTAL PORTUGAL				37	44	-16,5%	23	28	-18,9%			-267	
TOTAL MATRICES				16	19	-16,0%	-45	-45	-0,6%				
TOTAL AUTOPISTAS				405	617	-34,5%	251	436	-42,3%	62,1%	70,6%	-4.216	

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

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

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

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

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

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

* Millones de euros

LBJ

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

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

NTE

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

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

NTE 35W

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

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

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

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

HAH

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

AGS

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

CONSTRUCCIÓN

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

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

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

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

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

SERVICIOS

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

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

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

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

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

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

Anexo III – Remuneración al accionista

La compañía celebró su Junta General de Accionistas el 17 de abril de 2020. En la misma se aprobaron dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

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

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

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 27 de febrero de 2020, el Consejo de Administración de Ferrovial acordó llevar a cabo un programa de recompra de acciones propias de conformidad con la autorización concedida por la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 bajo el punto décimo del orden del día.

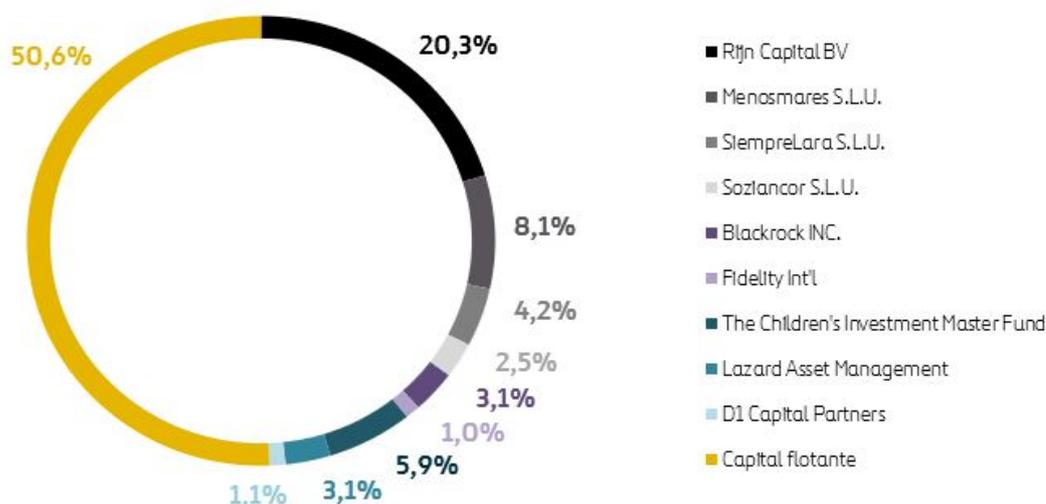
Con arreglo a este Programa de Recompra que finalizó el 4 de diciembre de 2020, Ferrovial adquirió un importe total de 11.704.701 acciones propias, lo que representa el 1,57% del capital actual de Ferrovial, por lo que no se superó el límite de 360 millones de euros o 25 millones de acciones.

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

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

Anexo IV – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DE DICIEMBRE DE 2020



Anexo V – Información adicional

OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS

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

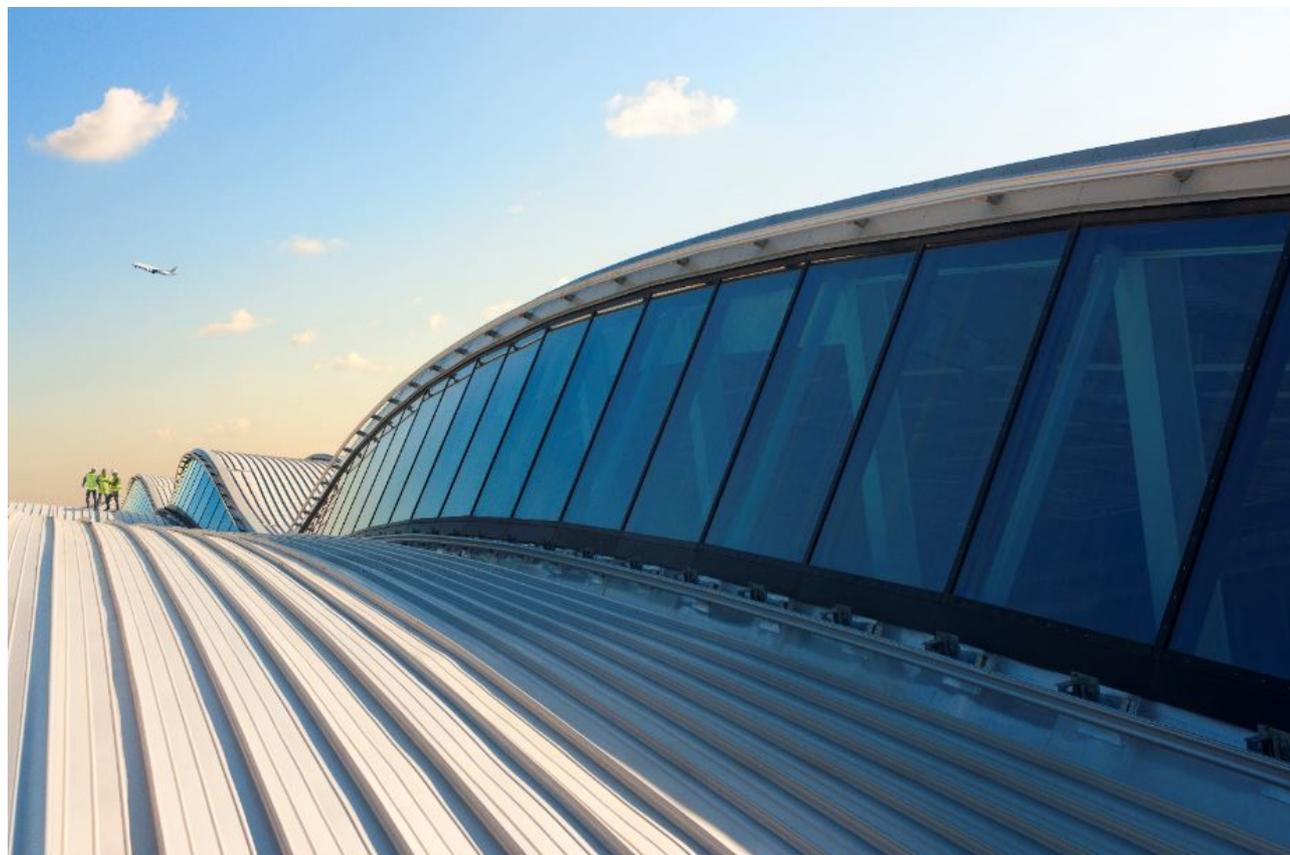
PERIODO MEDIO DE PAGO

En cumplimiento del deber de informar sobre el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España (excluyendo las transacciones de actividades discontinuadas) en 2020 ha sido de 41 días.

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

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

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





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

PERSONAS

REINVENTANDO LA GESTIÓN DE PERSONAS

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

EMPLEADOS

80.119

a cierre de 2020

HORAS DE FORMACIÓN

721.186



¡Nuestros compañeros alrededor del mundo aplauden vuestro esfuerzo!

T

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

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

APRENDIZAJE CONTINUO Y DESARROLLO

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

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

E-WORK, NUEVO PORTAL DE TELETRABAJO

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

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

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

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

TALENTO LOCAL Y FEMENINO

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

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

ZURITANKEN 2020: DESARROLLO DE UNA CULTURA DE EMPRENDIMIENTO

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

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

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

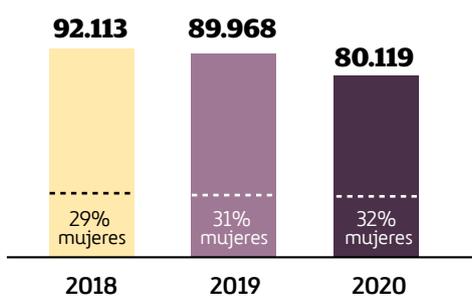
Además, desde 2010 la compañía posee el distintivo de “Igualdad en la empresa” del Ministerio de Igualdad, certificado de excelencia otorgado en España a las empresas que favorecen la igualdad de oportunidades, primando el mérito y el talento.

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

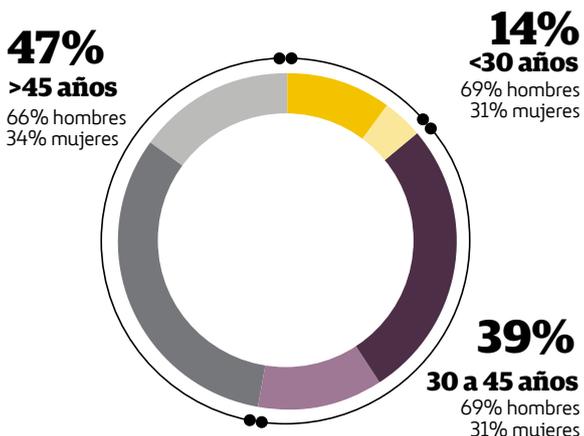
GARANTIZANDO LA INCORPORACIÓN DEL MEJOR TALENTO

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

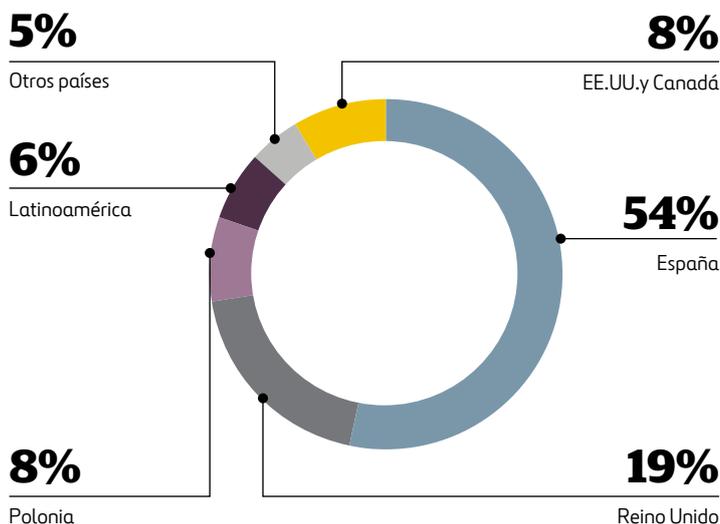
EVOLUCIÓN



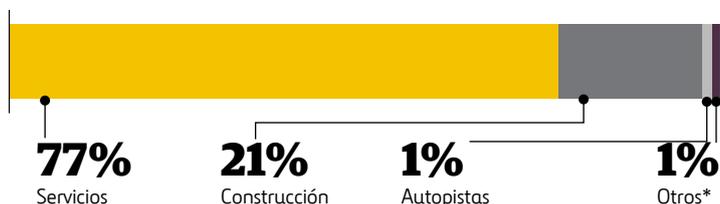
POR EDAD



POR PAÍS



POR NEGOCIO



*Incluye Corporación v Aeropuertos

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

SEGURIDAD Y SALUD

TODOS SOMOS RESPONSABLES

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

E

l Consejo de Administración de Ferrovial aprobó a finales de 2019 la Estrategia de Seguridad, Salud y Bienestar 2020-2023, que se implementa en planes anuales en torno a cuatro elementos estratégicos:

LIDERAZGO

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

Ferrovial está comprometida con la seguridad, salud y bienestar de sus empleados, y cada empleado ha de ser un líder en esta materia para marcar la diferencia. Bajo esta premisa, la compañía busca inspirar a las personas para reorientar su liderazgo, cómo lo ven y cómo lo cumplen. En 2020 se han puesto en marcha diferentes iniciativas:

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

COMPETENCIA

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

Con el objetivo de optimizar los esfuerzos formativos que realiza la compañía, se ha creado el programa “Licencia para Operar”, cuyo objetivo es identificar los puestos críticos en materia de seguridad, salud y bienestar para los que se definirán una serie de competencias específicas necesarias para poder desempeñar dichos roles. Estos requisitos serán flexibles a las necesidades del país, se implantará de forma escalonada para todos los puestos y responsabilidades, y se revisarán anualmente para apoyar el desarrollo de todos los individuos.

Además, se cubrirán todos los niveles, desde los puestos más altos hasta los gerentes, los jefes de equipo y supervisores, en todos los centros de trabajo.

La iniciativa se llevará a cabo en diferentes fases y, cuando se haya implantado en su totalidad, ofrecerá la garantía que la compañía dispone de personas competentes en cada una de las funciones identificadas, permitiendo prever con precisión la formación necesaria en materia de seguridad, salud y bienestar.

RESILIENCIA

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

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

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

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

ÍNDICE DE FRECUENCIA

-11%

con respecto a 2019

HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD

389.701

+4 millones desde 2015

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS DE SEGURIDAD Y SALUD

71.796



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

En este ámbito, también se han seguido monitorizando los indicadores actuales. En 2020 se realizaron 71.796 inspecciones y auditorías y se han impartido 389.701 horas de capacitación en materia de seguridad y salud. Gracias a las acciones de mejora implementadas y al compromiso de todos los trabajadores, el índice de frecuencia ha disminuido en un 54,1% con respecto a 2015, y en un 10,96% con respecto al año pasado.

COMPROMISO

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

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

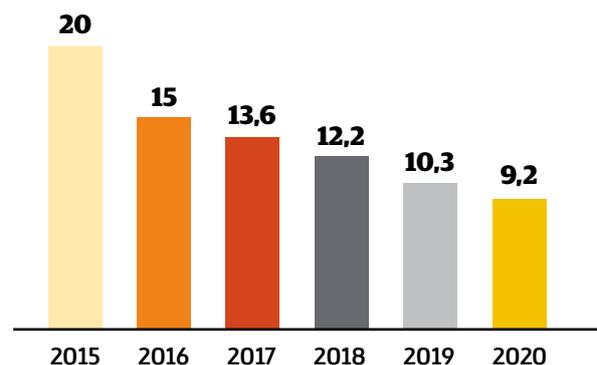
- Fomento de la comunicación: se han difundido vídeos, orientaciones, protocolos, y señalización a través de todos los canales internos disponibles con el objetivo de mantener a los empleados informados y actualizados.
- Salud y bienestar del empleado: se ha redefinido el programa de Salud y Bienestar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

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

APUESTA POR LA INNOVACIÓN

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

ÍNDICE DE FRECUENCIA



INNOVACIÓN

VENTAJAS COMPETITIVAS SOSTENIBLES

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

INVERSIÓN EN I+D

52

Millones de euros

F

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

LIDERANDO EL FUTURO DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE

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

GESTIÓN INTELIGENTE DEL PORTFOLIO

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

VERTIPUERTOS: REIMAGINANDO EL FUTURO DE LA MOVILIDAD AÉREA URBANA

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

Una cartera equilibrada

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

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

PROYECTOS EN DESARROLLO EN 2020

+120

38

PROYECTOS CON STARTUPS

15

NUEVAS TECNOLOGÍAS EXPLORADAS



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

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

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

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

CONECTADA AL ECOSISTEMA

El ecosistema de innovación de la compañía se fortalece gracias a una densa red de alianzas y colaboraciones en los grandes *hubs* de innovación globales como Israel, EE.UU., Finlandia o Singapur. En particular, en 2020 Ferrovial contó con 12 acuerdos de colaboración con universidades y centros de investigación y llevó a cabo 38 proyectos con *startups*. Entre los primeros destaca la alianza con el *Massachusetts Institute of Techno-*

FORESIGHT OPEN INNOVATION PLATFORM

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

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



Proyecto Hyperloop TT

PROYECTOS DE INNOVACIÓN

MOVILIDAD



URBAN MOBILITY PRICING (UMP)

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



AV BUS SOUTHAMPTON AIRPORT

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



DATOS EARTHWORKS

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

SEGURIDAD

CDCLEAN LONG CLEAN SURFACE

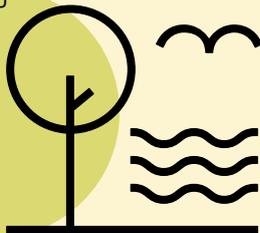
Agente desinfectante para superficies de larga duración para aumentar la resistencia de espacios públicos e infraestructuras a la COVID-19



SOSTENIBILIDAD

INTEGRATED NATURAL CAPITAL ASSESSMENT (INCA)

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



AUTOMATIZACIÓN

SMART ROBOT FOR CAR SHARING (SAROCA)

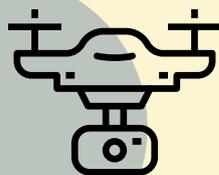
Automatización del proceso de limpieza y desinfección de los interiores de los vehículos del carsharing Zity para compartir coches a través de un brazo robótico con el fin de proporcionar una mayor resistencia contra la COVID-19



INGENIERÍA

IAI - FLY

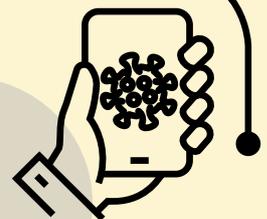
Mercado para vehículos aéreos no tripulados (UAV) y equipos o servicios auxiliares que ha sido utilizado para un proyecto de inspección de infraestructuras de transporte de electricidad mediante drones e IA



DIGITALIZACIÓN

F-COVID

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





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

CALIDAD

MEJORA CONTINUA

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

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

DIGITALIZACIÓN

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

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

EMPLEO DE *BIG DATA*

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

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

SATISFACCIÓN DE CLIENTES

En 2020 se ha continuado con la evaluación de la medición de la satisfacción de los clientes. La metodología homogeneiza todas las encuestas que hay en las distintas áreas de negocio para conocer de una forma global la percepción de los clientes sobre la sostenibilidad, excelencia operacional, innovación, capacidad de respuesta, fiabilidad y confianza, proceso de supervisión y gestión de agentes involucrados en cada proyecto. En este sentido, cabe destacar que no existen reclamaciones en materia de seguridad de usuarios superiores a un millón de euros no cubiertas por pólizas de seguro.

SATISFACCIÓN DE USUARIOS

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

SISTEMAS DE CALIDAD Y CERTIFICACIONES

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

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

ACTIVIDAD CERTIFICADA

89%

ISO 9001
ISO 14001

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

4,3

Sobre 5

SATISFACCIÓN DEL USUARIO

4,0

Sobre 5

SATISFACCIÓN USUARIOS *MANAGED LANES*

70-80%

SATISFACCIÓN USUARIOS 407 ETR

88%

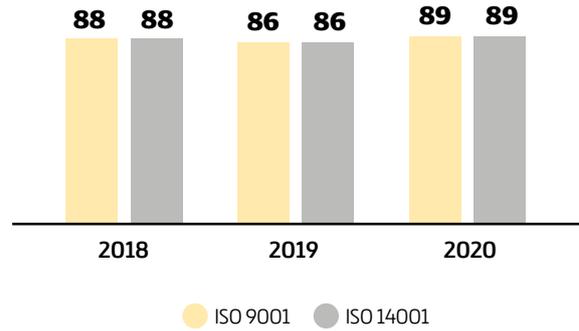
EXPERIENCIA PASAJEROS HEATHROW

4,24

Sobre 5



ACTIVIDAD CERTIFICADA (%)



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

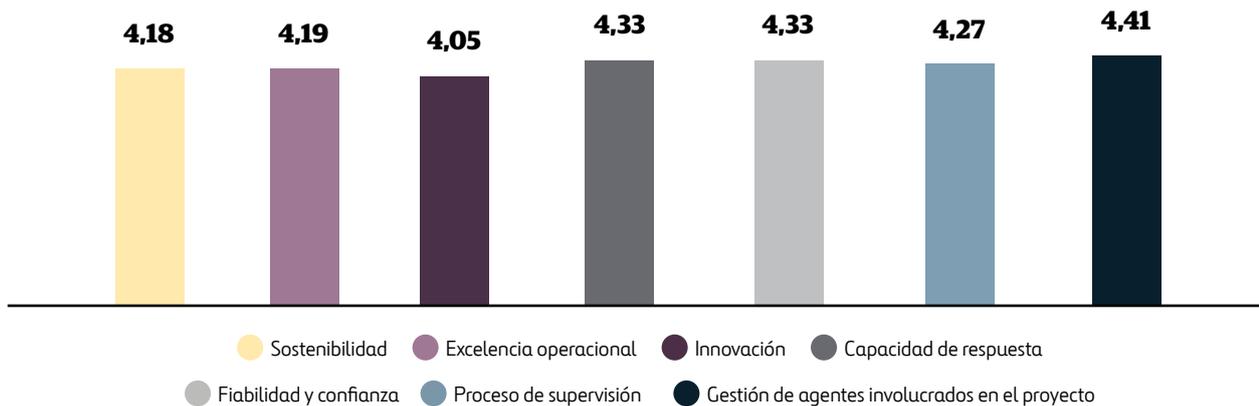
Ferrovial ha sido reconocida por AENOR como la primera compañía en certificar su estrategia de Sostenibilidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), impulsados por las Naciones Unidas. Esta certificación reconoce las acciones de la compañía en materia de cambio climático, uno de los mayores retos ambientales a los que se enfrenta la sociedad y en el que las empresas tienen un papel determinante. Además refuerza el sólido compromiso con los ODS.

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

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

Además, existen otros sistemas certificados conformes a normativas distintas, entre los que cabe destacar: UNE 19601; UNE-ISO 37001; UNE-EN ISO 50001; UNE 166002; Sistema Comunitario de Gestión y Auditoría Medioambientales (EMAS) según Reglamento (CE) nº1221/2009; BIM ISO 19650; PAS2080:2016; PAS2080:2016 EKFB; ISO44001; ISO45001; EMAS III; IATF 16949; UNE 216701; UNE 1176-1:2009; UNE-EN ISO 22000:2005; UNE-EN ISO 18295-1:2018; UNE 158101:2015; UNE 158301:2015; UNE 158401:2007; UNE 179002:2011; UNE-ISO 22320: 2013; UNE 15343:2008; UNE-ISO 55001:2015; UNE-EN ISO 13485:2018; SGE 21; Certificado de los protocolos COVID según Reglamento para la certificación de protocolos frente la COVID 19, por AENOR; y Madrid Excelente.

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE



INTEGRIDAD

CON LOS MEJORES ESTÁNDARES

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

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

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

LA ÉTICA EMPRESARIAL

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

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

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

EL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO

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

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

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

POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS

Política Anticorrupción

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

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

CULTURA DE CUMPLIMIENTO

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

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

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

Política de Diligencia Debida de Integridad Ética de Terceros

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

Política de Lobby y Contribuciones Políticas

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

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

Política de Regalos y Gastos de Representación

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

CANAL ÉTICO

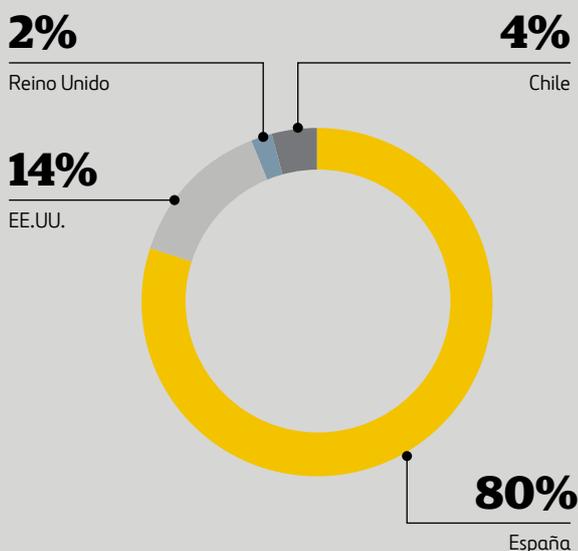
Durante 2020 se ha renovado el Canal Ético, que sirve como un complemento esencial a otras vías de comunicación internas. A través de una aplicación informática, tiene el objetivo de facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la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

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

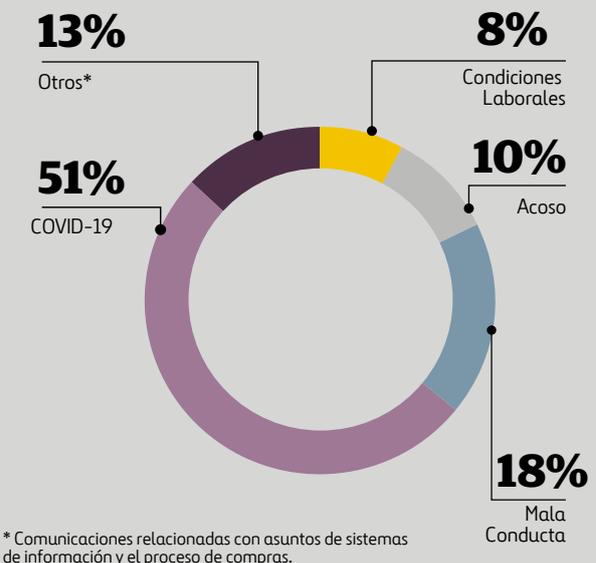
Durante el ejercicio 2020**, se recibieron por el buzón ético corporativo 50 denuncias, de las que 37 fueron anónimas y 13 nominativas. Todas las comunicaciones dan lugar a una investigación por parte del encargado del asunto, garantizando la confidencialidad y la ausencia de represalias de cualquier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

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

PAIS DE ORIGEN



TIPOLOGÍA DE LA COMUNICACIÓN



*Disponible en www.ferrovial.com

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

DERECHOS HUMANOS

RESPECTO A LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS

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

Ferrovial cuenta, desde 2014, con una Política de Derechos Humanos impulsada y aprobada por el Consejo de Administración y alineada con el Código de Ética Empresarial. El compromiso con el respeto a los derechos humanos por parte de la compañía se alinea con la Declaración Universal de los Derechos Humanos y con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresa y Derechos Humanos, que permiten concretar este compromiso en el ámbito empresarial.

En la Política de Derechos Humanos se establecen los procedimientos para garantizar su cumplimiento en las actividades de la compañía y promover su difusión entre sus grupos de interés. Además, garantiza el respeto a los derechos laborales de todos sus empleados y contratistas. La política está alineada con los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, la guía de la OCDE para empresas multinacionales y las normativas de la Organización Internacional del Trabajo. Además, la compañía se ha comprometido con los 31 principios contenidos en el Plan de Acción Nacional de Empresa y Derechos Humanos desarrollado por el Gobierno de España.

IDENTIFICACIÓN Y PREVENCIÓN

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

También cuenta con procedimientos de diligencia debida para prevenir actitudes y actuaciones contrarias a los derechos humanos en las relaciones con socios empresariales, proveedores y candidatos. Existe la obligación de realizar un proceso de análisis de integridad ética que incluye el ámbito de los derechos humanos antes de entablar cualquier tipo de relación comercial o de incorporar un nuevo empleado. Estos procedimientos implican la extensión de los valores de la compañía recogidos en su Código de Ética a toda su cadena de valor y establecen mecanismos de seguimiento de las relaciones comerciales.

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

Internamente, la compañía promueve el respeto de los Derechos Humanos entre todos sus empleados a través de cursos sobre el Código de Ética, el de Conductas Prohibidas, y cursos anticorrupción que se van renovando periódicamente y que incluyen módulos específicos para entender las posibles implicaciones sobre los derechos humanos que se pueden presentar durante las actividades de la compañía.

En el análisis que Ferrovial realiza se identifican nuevas situaciones que afectan al respeto de los derechos humanos, como el derecho a la desconexión digital y todas las derivadas del uso y protección de los datos de las personas con las que interactúa.

MITIGACIÓN DE LAS VULNERACIONES DE DERECHOS EN LA SOCIEDAD

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

Más allá de su propia actividad, Ferrovial se ha involucrado en iniciativas que ayudan a dar a conocer los derechos humanos y promueven medidas para su salvaguarda adaptadas a las características de cada país. En Reino Unido, por ejemplo, destaca el compromiso con la *Modern Slavery Act* del Parlamento de Reino Unido, que garantiza la prevención de hechos relacionados con la esclavitud en cualquiera de sus formas y la trata de personas.

Violencia de género

Existen situaciones de vulneración de derechos en la sociedad contra los que la compañía ha decidido movilizarse. Uno de ellos es la lacra de la violencia de género. Desde 2013 Ferrovial está adherida al proyecto “Empresas por una sociedad libre de violencia de género”, impulsado por el Gobierno de España, para sensibilizar a la sociedad sobre la igualdad de hombres y mujeres y en el respeto de los derechos fundamentales.

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

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

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

Además se ha desarrollado, en el marco del II Plan de Igualdad, un protocolo de actuación interno frente a la violencia de género en que se proporcionan pautas para fomentar la protección de aquellas compañeras que pudieran ser víctimas de este tipo de violencia.

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

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

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

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

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

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

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

RESPUESTA ACTIVA

Ferrovial participa activamente en redes y grupos de trabajo para fomentar los Derechos Humanos en el tejido empresarial y en el resto de la sociedad, como son el *Lab* de Derechos Humanos de la Fundación SERES, el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial o la iniciativa Alianza CEO por la Diversidad, liderada por Fundación Adecco y Fundación CEOE.

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

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

SALVAGUARDA DE LOS DERECHOS LABORALES

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

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

MEDIO AMBIENTE

DESARROLLO DE UNA ECONOMÍA SOSTENIBLE

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

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

56%

en términos relativos con respecto a 2009

ELECTRICIDAD CONSUMIDA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES

68%

objetivo del 100% a 2025



Infraestructuras sostenibles que mejoren nuestra movilidad

L

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

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

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

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

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

EN RUTA HACIA LA DESCARBONIZACIÓN

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

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

HUELLA CARBONO

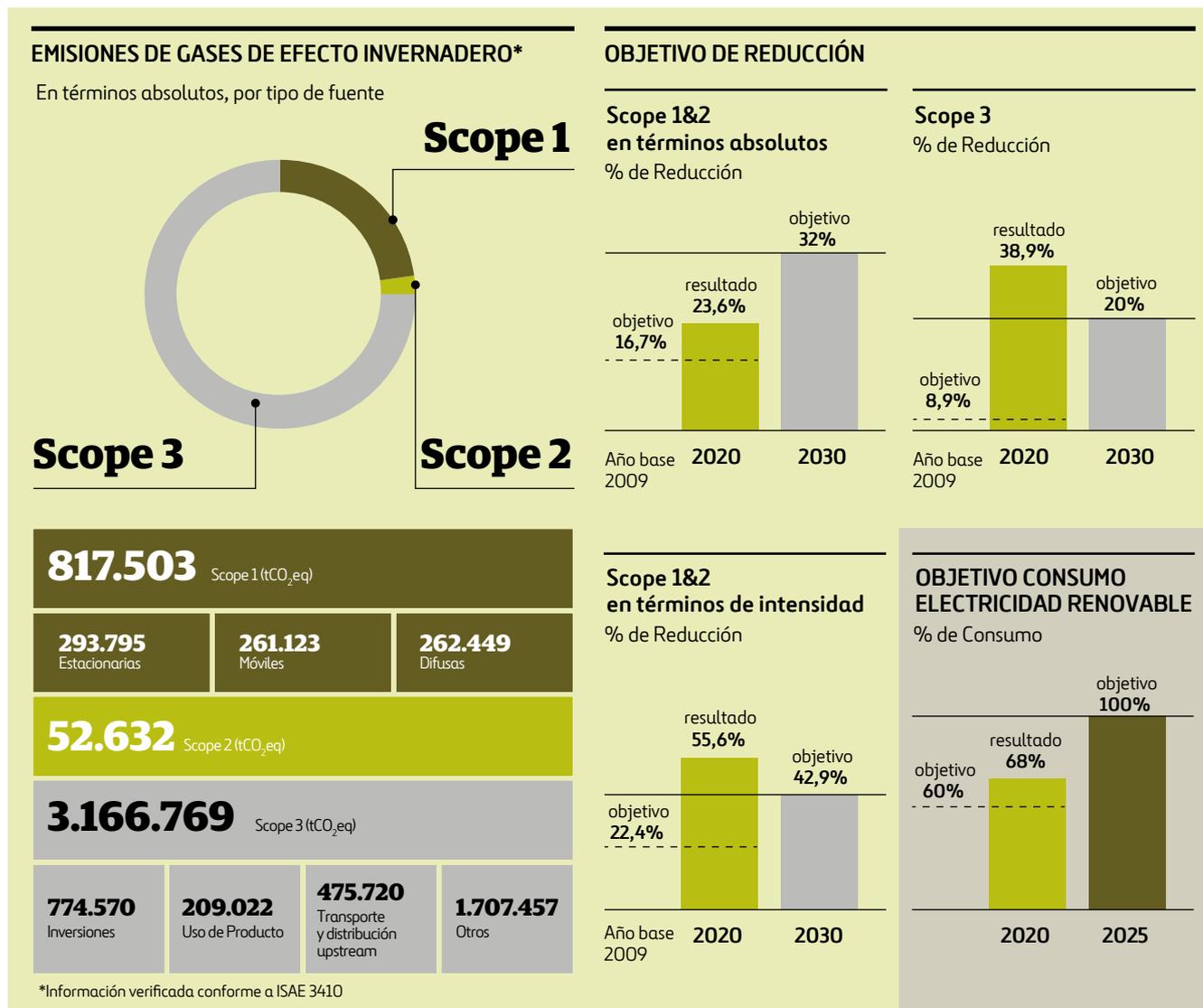
El cálculo y reporte de la huella de carbono es aplicable a toda la compañía y abarca todas las áreas de negocio y sus filiales. La metodología de cálculo está basada principalmente en *GHG Protocol* (WRI&WBCSD) por ser internacionalmente aceptada, manteniendo además la conformidad con la ISO 14064-1.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

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

RIESGOS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON CAMBIO CLIMÁTICO

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

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



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

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

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

SHADOW CARBON PRICING

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

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

BIODIVERSIDAD

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

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

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

ECONOMÍA CIRCULAR

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

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

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

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

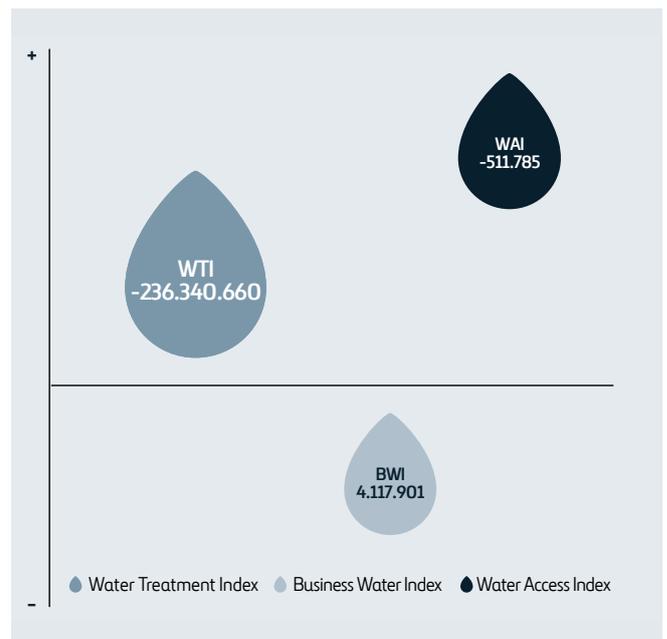
HUELLA HÍDRICA

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

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

PREMIO GLOBAL ROAD ACHIEVEMENT PARA EL BYPASS DE TOOWOOMBA

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





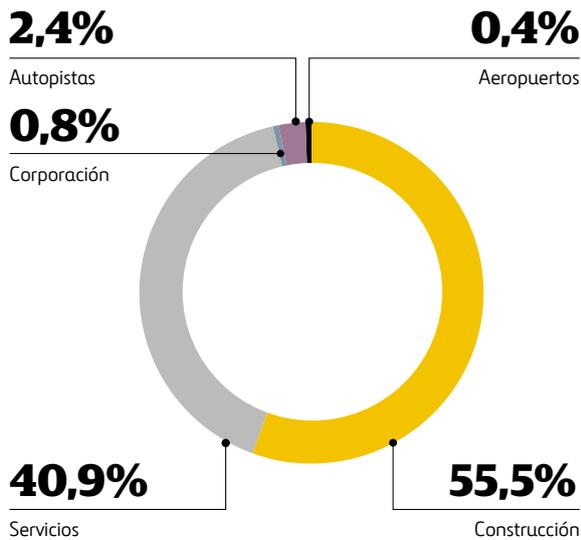
Autopista 407 East Phase II, Toronto, Canadá. © José Manuel Ballester

CADENA DE SUMINISTRO

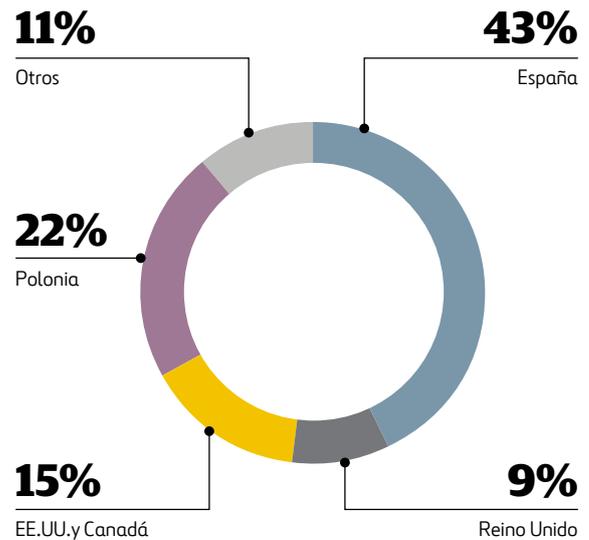
70.000 ESLABONES

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

PROVEEDORES POR NEGOCIO



PROVEEDORES POR PAÍS



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

INTEGRACIÓN DE PRINCIPIOS ESG EN LA CADENA DE SUMINISTRO

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

Todos los proveedores se clasifican en base a su grado de criticidad, entendiendo como proveedor crítico aquel cuyo volumen de compras es significativo desde un punto de vista económico para el negocio al que

sirve, o bien aquel cuyos suministros o servicios pudieran implicar un impacto negativo sobre la continuidad del negocio en caso de producirse una incidencia. En este sentido, Ferrovial tenía identificados un total de 2.061 proveedores críticos.

Desde el punto de vista de sostenibilidad, se clasifican como proveedores de alto riesgo aquellos que suministren productos considerados de riesgo o de sectores caracterizados como de alto riesgo, y que fabriquen los productos suministrados en países considerados de riesgo. En el caso de Ferrovial, este listado se limita a algunos proveedores de equipos de protección individual. A finales de 2020 este listado estaba compuesto por 684 proveedores, siendo todos ellos objeto de un seguimiento especial.

Las obligaciones en materia de cumplimiento ESG están reflejadas en los modelos de pedidos y contratos con proveedores, donde se incluyen cláusulas ambientales, sociolaborales, de seguridad y salud, de cumplimiento de los Principios del Pacto Mundial, así como de ética y anticorrupción, en línea con el Código de Ética y las Políticas de Cumplimiento.

Los criterios ESG están incluidos en los procesos de evaluación y seguimiento del desempeño de los proveedores. Por ejemplo, el negocio de Construcción cuenta con una aplicación informática para las evaluaciones y seguimiento de cada proveedor en base a las evaluaciones realizadas desde cada obra o centro de trabajo. En el negocio de Servicios en España, se cuenta con un *scoring* de los proveedores, que se alimenta de la valoración del proceso de homologación, de las

NÚMERO DE
PROVEEDORES

69.398

NÚMERO DE
PROVEEDORES
EVALUADOS

10.212

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

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

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

INNOVACIÓN PARA COMPRAS MÁS SOSTENIBLES

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

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

- Compra de energía eléctrica de origen renovable: la compañía promueve, siempre que sea posible, la compra de energía eléctrica con garantía de origen y avanza progresivamente hacia el objetivo 100% en 2025 establecido en el plan Horizon 24. En 2020 el 68% de la energía eléctrica adquirida fue producida a partir de fuentes renovables.
- Flota de vehículos eficiente: la gran mayoría de la flota se gestiona mediante acuerdos de hasta tres años, lo que ha permitido una renovación completa de la flota por vehículos eficientes, produciéndose una reducción sustancial y continuada en los niveles de emisiones. Se sigue incorporando a la flota vehículos híbridos, de gas y eléctricos, con el objetivo de alcanzar un 33% de vehículos de flota cero emisiones en 2030, tal como establece el plan Horizon 24. En el negocio de Servicios en España, más del 8% de la flota es ya sostenible.
- Flota de vehículos *smart*: en Ferrovial Servicios España se desarrolla el programa *Smart Fleet*, que engloba un conjunto de iniciativas que pretenden optimizar el uso de la flota (más de 10.000 vehículos) y aportar un valor diferencial en los contratos. En la actualidad un 16% de la flota está conectada con tecnología embarcada con GEOTAB, de la que se está monitorizando la actividad en términos de eficiencia/reducción del consumo y mejora de la seguridad y un 56% está conectada al software de Taller (proyecto OMEGA) con monitorización del ciclo de vida en términos de mejora del mantenimiento y propuestas de renovación por vehículos más sostenibles. El objetivo es llegar al 85% de la flota conectada en 4 años.

- Catálogo de Compras Verdes: durante el último año se ha seguido actualizando e incrementando la información disponible en el catálogo con el objetivo de potenciar la compra de este tipo de productos sostenibles. Por ejemplo, en el negocio de Servicios en España el 65% de los productos de limpieza disponen ya de Ecolabel. En Construcción, se han incorporado alternativas de suministro de productos verdes que se ponen a disposición de los clientes tanto en fase de contratación como de ejecución.
- Digitalización en procesos de compras: en 2020 se ha avanzado en proyectos de digitalización en los procesos de compras que aportan mejoras de eficiencia y de reducción de consumo de papel.

**PROYECTO
"SUPPLIER 360" EN
FERROVIAL**

Ferrovial ha implantado en 2020 la aplicación "Supplier 360" en sus negocios de Construcción, Servicios en España y otros. Esta herramienta informática monitoriza proveedores utilizando técnicas de analítica avanzada de datos, tratamiento de lenguaje y búsquedas en internet. Con ello se consigue detectar riesgos potenciales ya sean financieros, medioambientales, jurídicos, laborales o reputacionales. Esta herramienta aporta información adicional a la ya disponible en las bases de datos de proveedores, tanto para la fase de selección, contratación o seguimiento.

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

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

COMUNIDAD

NO DEJAR A NADIE ATRÁS

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

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

Los principales programas de acción social de Ferrovial, además de reflejar el compromiso de la compañía buscan involucrar a sus empleados en los programas, bien a través de voluntariado o económicamente. El objetivo es que los empleados se sensibilicen con las necesidades sociales a la vez que se refuerza el sentimiento de pertenencia y, por otro lado, aumentar el impacto en la comunidad.

FONDO FERROVIAL JUNTOS COVID-19. ESFUERZO COMPARTIDO

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

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

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

INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES PARA LA COMUNIDAD

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

un desarrollo más equitativo y sostenible.

Garantizar el acceso a la alimentación

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

Mejorar el acceso a servicios de salud y a la educación

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

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

PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

250

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (M€)

11,6

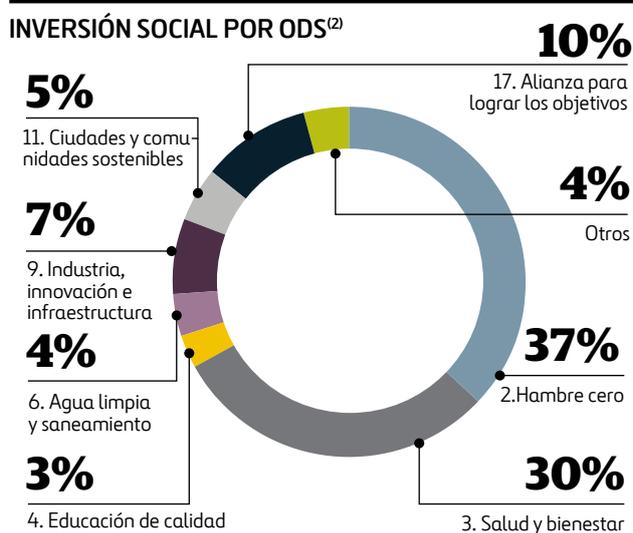
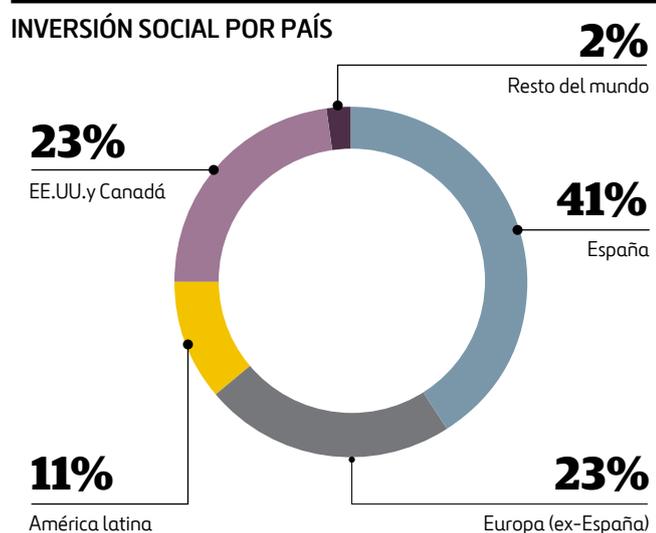
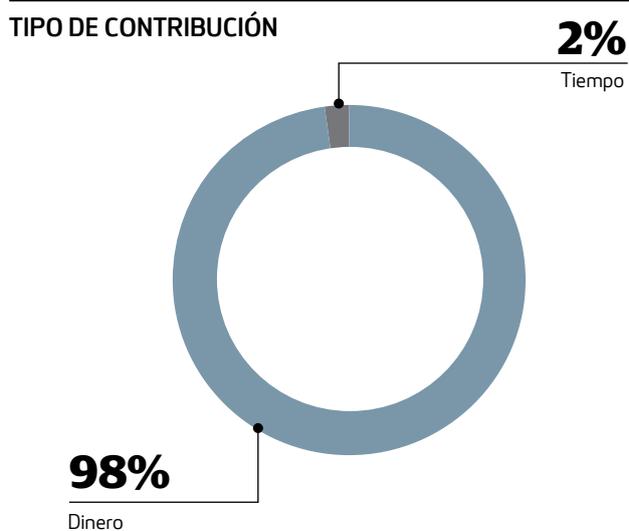
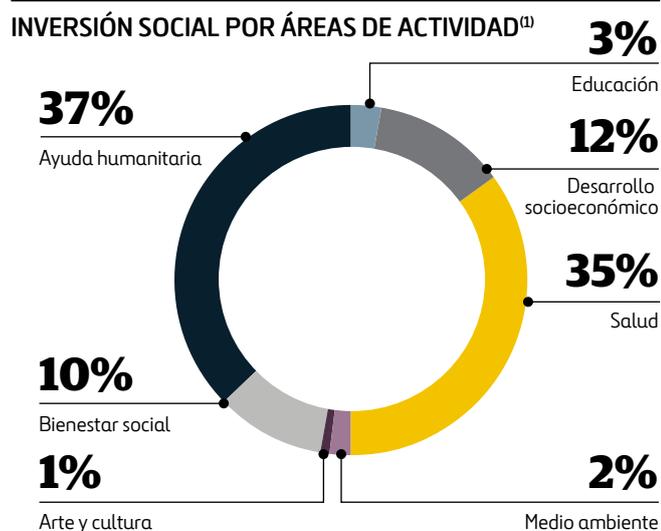
(4,9M€ en 2019)

NÚMERO DE BENEFICIARIOS DE PROYECTOS DE AGUA Y SANEAMIENTO

229.639



Gracias por colaborar con nosotros



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

Infraestructuras para mejorar el acceso a agua y saneamiento

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

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

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

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

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

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

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

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

GESTIÓN FISCAL RESPONSABLE

TRANSPARENCIA, GESTIÓN RESPONSABLE

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

La **Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria** forma parte de las Políticas de Gobierno Corporativo de Ferrovial, recoge el firme compromiso del Grupo de cumplir con la legislación fiscal aplicable, así como desarrollar las mejores prácticas en esta materia, y es objeto de difusión a través de su publicación en la página web corporativa (<https://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/politicas-corporativas/>), así como en la intranet de la Compañía.

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

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

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

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

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

GOBERNANZA FISCAL, CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS

El papel del Consejo de Administración y el órgano de compliance tributario

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

IMPUESTOS
TOTALES* (M€)

1.785

IMPUESTOS
PAGADOS POR
BENEFICIO (M€)

60

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

Con ocasión de la formulación de las cuentas anuales, el Consejo es informado sobre las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio y sobre el efectivo cumplimiento de los compromisos recogidos en el Código de Buenas Prácticas Tributarias, reflejándolo en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. Para más información consultar el apartado 6.6 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

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

El papel de la Dirección de Asesoría Fiscal.

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

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

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

7. Atender y/o asesorar en cuanto a las reclamaciones o comentarios recibidos por vía directa o a través de los canales de comunicación de incumplimientos (Canal ético) y de resolución de consultas relativas al Sistema de Gestión y Control de Riesgos Fiscales del grupo.

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

PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS FISCALES.

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

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

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

Este marco de diligencia debida, que está sometido a un proceso de vigilancia y control anual, hace efectivo el compromiso de estricto cumplimiento de las leyes aplicables y la aplicación de los más altos estándares éticos en el desarrollo de las actividades de la compañía. La gestión y análisis del funcionamiento de este Sistema está a cargo de la Dirección de Cumplimiento y Riesgos, cuya independencia y efec-

tividad se ha reforzado, dotándola de nuevos recursos y situándola bajo la dependencia directa de la Comisión de Auditoría y Control.

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

- *Ferrovial Risk Management (FRM)*: Proceso de Identificación y Valoración de Riesgos y Contingencias, soportado por la herramienta informática fRm Tool en funcionamiento en Ferrovial y su grupo de sociedades. Este proceso es gestionado por la Dirección de Riesgos de Ferrovial. Como parte integrante de este proceso y soportado por la misma herramienta informática, se encuentra el Proceso de Identificación y Valoración de Riesgos y Autoevaluación de Controles de Cumplimiento, gestionado por la Dirección de Cumplimiento de Ferrovial. Mediante este proceso se identifican y valoran los riesgos de cumplimiento normativo, incluidos los riesgos de comisión de actos delictivos, y se evalúan las medidas de vigilancia y control implantadas para su mitigación. Igualmente, a través de este proceso todas las áreas de negocio informan de los incumplimientos legislativos y normativos con potenciales consecuencias penales para Ferrovial.
- Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIF): Proceso de identificación y valoración de riesgos y controles asociados a la elaboración y fiabilidad de la información financiera, soportado por la herramienta informática Diana.
- SIGEFI y Link 360: Sistemas de gestión y control de las obligaciones fiscales, a cumplir en todas las jurisdicciones en que Ferrovial desarrolla su actividad.

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

FERROVIAL CERTIFICA SU SISTEMA DE GESTIÓN DE COMPLIANCE TRIBUTARIO

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

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

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

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2020 Y 2019*

Las siguientes tablas reflejan las cantidades pagadas por Ferrovial en 2020 y 2019 en millones de euros, respectivamente. Se trata de cifras agregadas en función de su porcentaje de participación en los activos.

Los principales activos que consolidan por puesta en equivalencia son el 43,23% de 407 ETR (Canadá), el 25% de Heathrow y el 50% de AGS (Reino Unido).

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

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

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

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

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



Aeropuerto de Glasgow, Reino Unido. © José Manuel Ballester

CIBERSEGURIDAD

PROTECCIÓN ANTE LAS AMENAZAS

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

Ferrovial ha designado la figura de *Global Chief Information Security Officer (CISO)*, dotándole de una estructura organizativa y de los recursos necesarios para implementar el programa de seguridad y dinamizar su despliegue en todas las unidades de negocio. Asimismo, cada unidad de negocio cuenta con la figura de Local CISO, cuyo cometido es el despliegue del programa de seguridad dentro de su entorno local. Por su parte, el órgano catalizador es el Comité Global de Ciberseguridad, que se reúne de forma periódica para dar seguimiento y continuidad al desarrollo del programa.

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

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

MODELO DE CIBERSEGURIDAD

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

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

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

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

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

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

CULTURA

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

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

RESILIENCIA Y CIBERRESILIENCIA

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



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

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

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

Recuperación ante ciberataques

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

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

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

puedan acontecer en el contexto de la actividad de negocio.

VERIFICACIÓN EXTERNA Y ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD

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

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