

A large, curved green pipe dominates the foreground, curving from the bottom left towards the top right. The pipe is set against a clear blue sky with scattered white clouds. The lighting is bright, suggesting a sunny day. The pipe's surface has a slight sheen and visible joints.

1. INFORME DE GESTIÓN



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





Rafael del Pino
Presidente

CARTA DEL PRESIDENTE

Estimado accionista:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

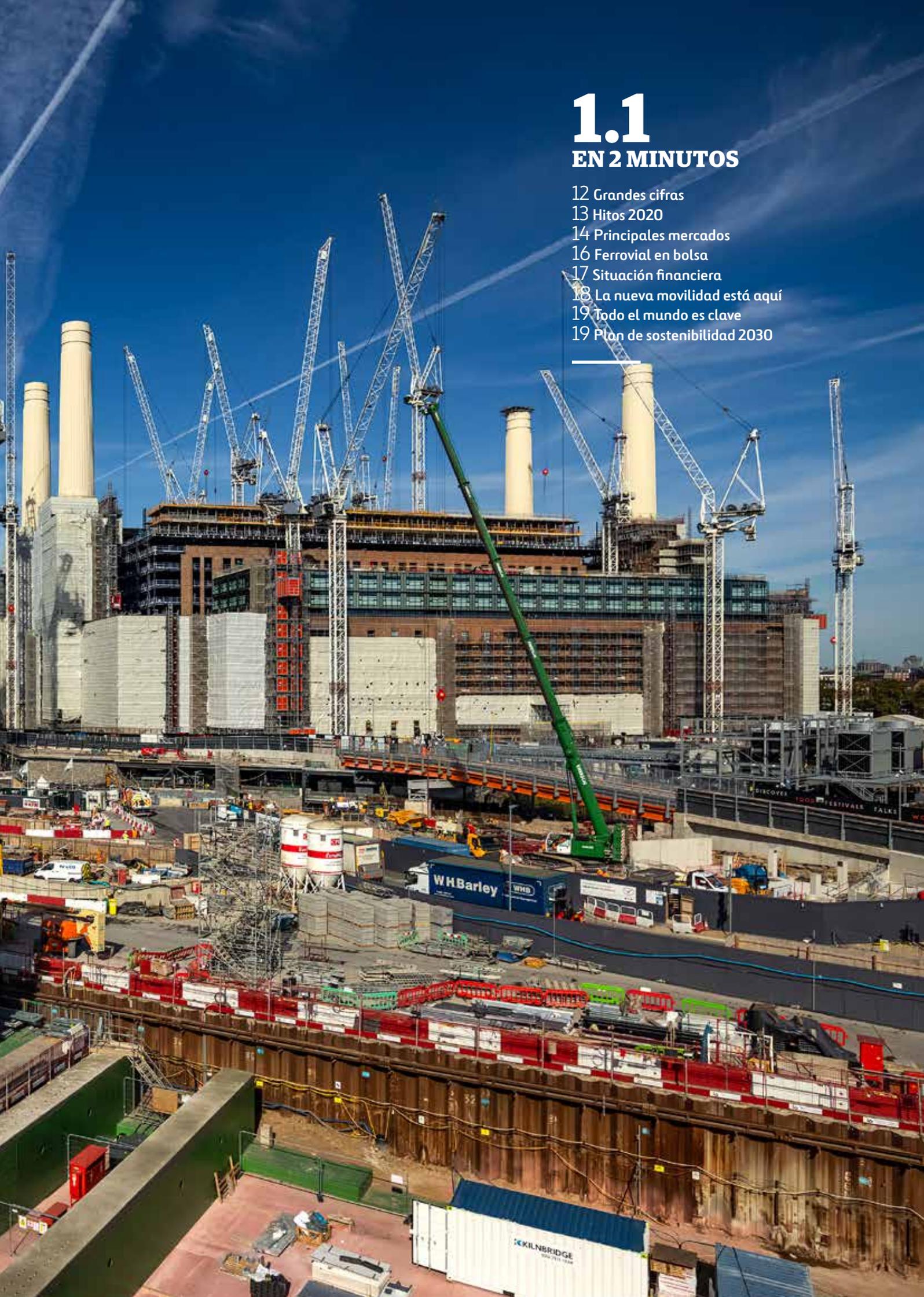


Northern Line Extension, Londres, Reino Unido. © José Manuel Ballster

1.1

EN 2 MINUTOS

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



EN 2 MINUTOS

GRANDES CIFRAS

TOTAL DE LIQUIDEZ (M€)

7.964

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

CAJA NETA (M€)

1.991

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

PLANTILLA A CIERRE*

80.119
2020

92.113
2019

*a 31 de diciembre de 2020

VENTAS* (M€)



+4,7%

respecto a 2019

6.341

2020

6.054

2019

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

1.785

*Soportados, pagados y recaudados en 2020

CAPITALIZACIÓN (M€)

16.564

-16,20%

respecto a 2019

EMISIONES DE CO₂ scope 1&2 tCO₂ eq/M€

-56%

en términos relativos respecto a 2009

* Cifras excluyendo Servicios, clasificada como actividad discontinuada.

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾

-11,0%

respecto a 2019

BENEFICIARIOS DE PROYECTOS SOCIALES

229.639

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



Nuestro resumen
del 2020

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

839

ex-infraestructuras

501

en desinversiones

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

EN 2 MINUTOS

HITOS 2020



FerroNews 2020

Enero

Aprobación del Plan Estratégico HORIZON 24

Febrero

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

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

Mayo

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

Ferrovial Agroman cambia su nombre por Ferrovial Construcción

Abril

Constitución del fondo "Ferrovial Juntos COVID-19"

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

Marzo

Webber se adjudica contratos en Texas por 655 millones de dólares

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

Junio

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

Venta de Broadspectrum a Ventia por 465 millones de dólares australianos

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

Julio

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

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

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

Octubre

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

Primera compañía en certificar con AENOR su estrategia con los ODS

Septiembre

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

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

Agosto

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

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

Noviembre

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

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

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

Diciembre

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

Acuerdo con HyperloopTT para explorar proyectos en EE.UU.

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

EN 2 MINUTOS

PRINCIPALES MERCADOS*

EE.UU.:

2.340 M€

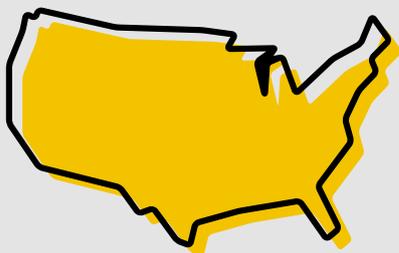
VENTAS

108 M€

RBE

5.946

PLANTILLA



CANADÁ:

272 M€

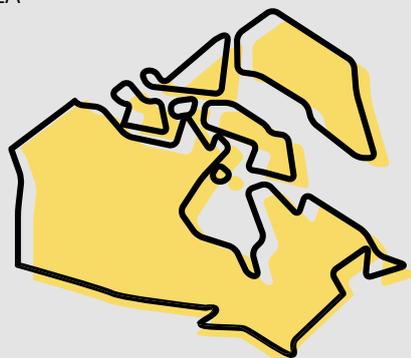
VENTAS

205 M€

RBE

783

PLANTILLA



POLONIA:

1.877 M€

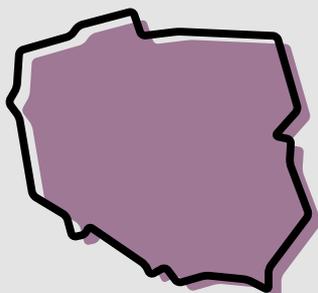
VENTAS

194 M€

RBE

6.368

PLANTILLA



REINO UNIDO:

818 M€

VENTAS

86 M€

RBE

15.245

PLANTILLA



Autopistas



Aeropuertos



Construcción



Servicios



Movilidad



Electricidad



Agua

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

ESPAÑA:

936 M€

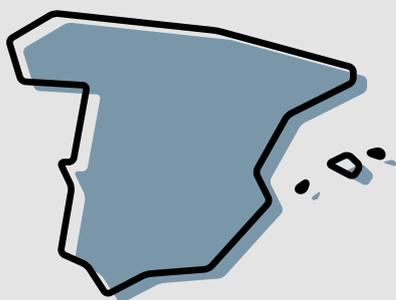
VENTAS

33 M€

RBE

42.892

PLANTILLA



VENTAS

11%

Otros

37%

EE.UU. y Canadá

27%

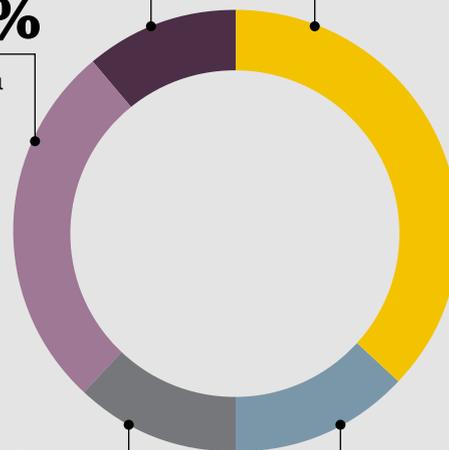
Polonia

12%

Reino Unido

13%

España



LATINOAMÉRICA:

198 M€

VENTAS

29 M€

RBE

4.732

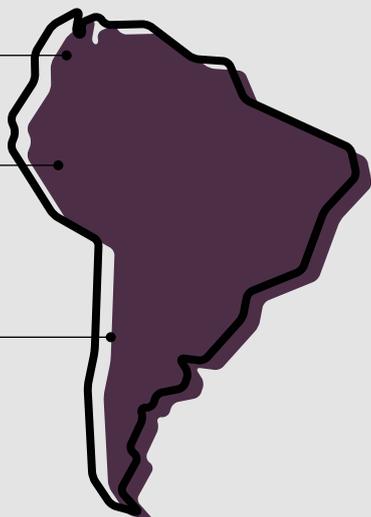
PLANTILLA



Colombia

Perú

Chile



VALORACIÓN ANALISTAS

3%

Polonia

1%

Otros

7%

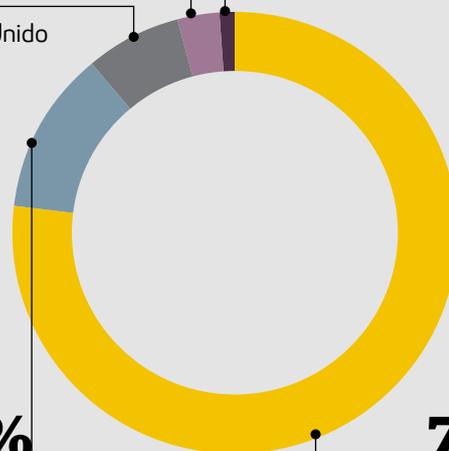
Reino Unido

12%

España

77%

EE.UU. y Canadá

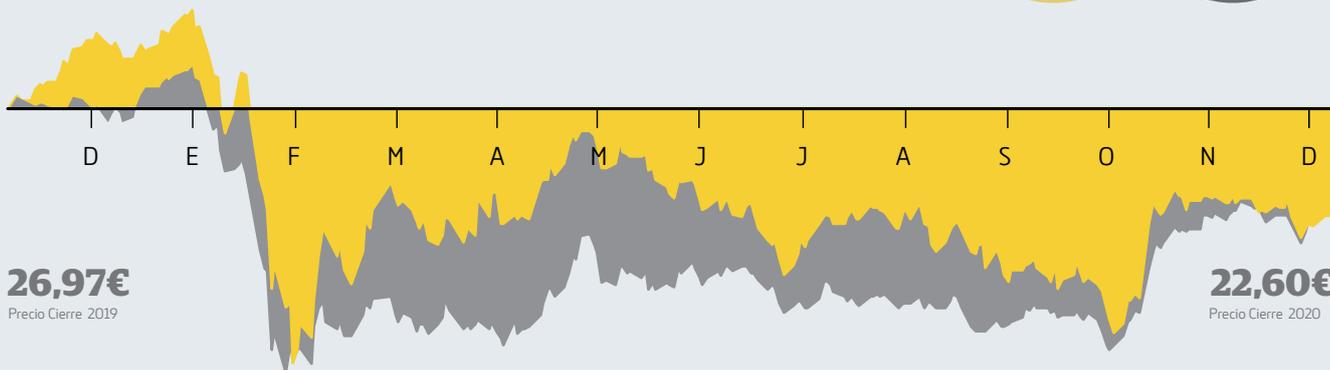


EN 2 MINUTOS

FERROVIAL EN BOLSA

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN EN 2020

IBEX35 & FERROVIAL



DATOS HISTÓRICOS DE LA ACCIÓN

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

CAPITALIZACIÓN (M€)

16.564

RETORNO AL ACCIONISTA(TSR)*

-14,2%

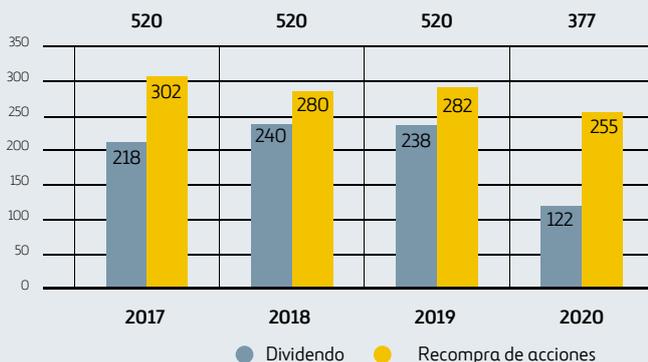
CALIFICACIÓN CREDITICIA

BBB

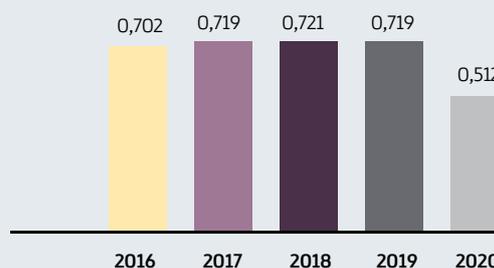
S&P Y FITCH

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

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



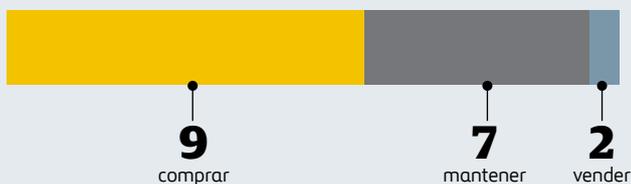
DIVIDENDO FLEXIBLE*



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

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

18 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre.



PRECIO OBJETIVO

26,29€

CONTACTO CON EL MERCADO

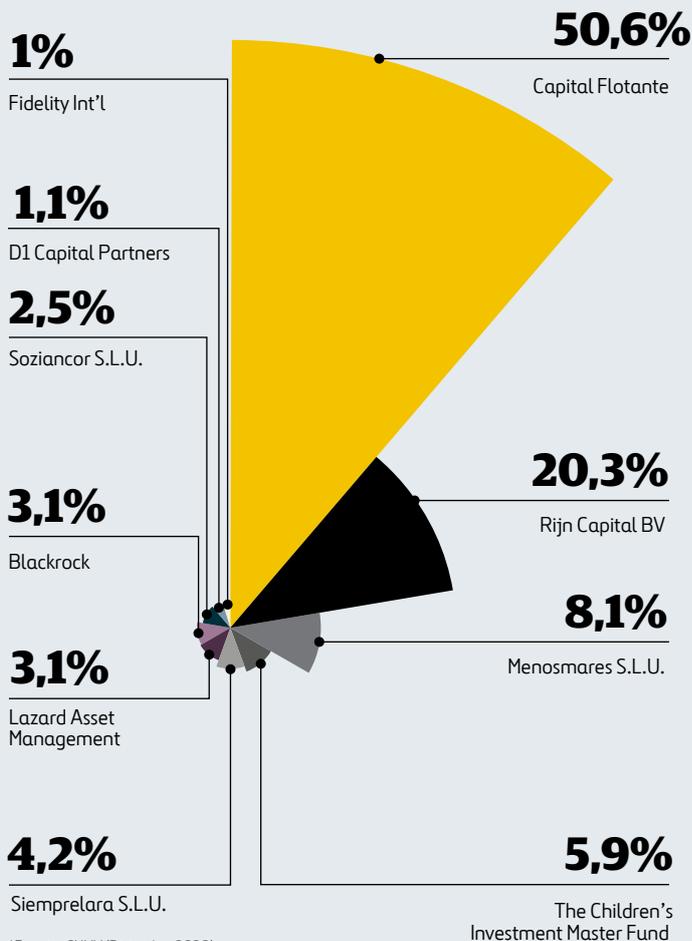
En torno a 140 reuniones, en su mayoría calls, 29 roadshows, principalmente en formato virtual, con cerca de 900 inversores.

INVERSORES INSTITUCIONALES* (%)



*Fuente: CMiZi (Octubre 2020)

ESTRUCTURA ACCIONARIAL*



*Fuente: CNMV (Diciembre 2020)

SITUACIÓN FINANCIERA



Incluye la caja neta de Servicios (216 M€)

EN 2 MINUTOS

LA NUEVA MOVILIDAD ESTÁ AQUÍ

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

SOLUCIÓN: ESCALABLE, ADAPTABLE, PREPARADA PARA EL FUTURO

GESTIÓN ACTIVA

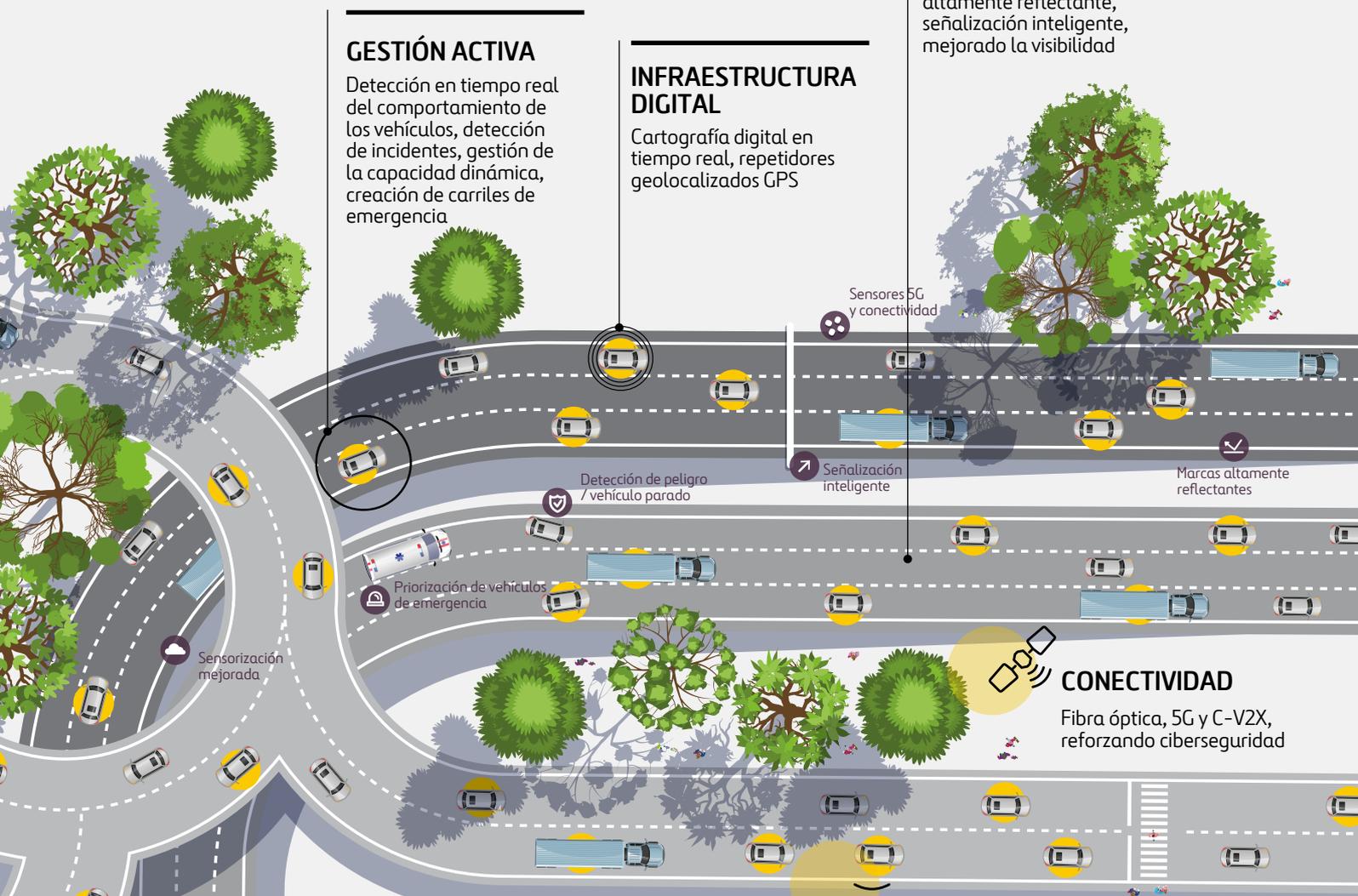
Detección en tiempo real del comportamiento de los vehículos, detección de incidentes, gestión de la capacidad dinámica, creación de carriles de emergencia.

INFRAESTRUCTURA DIGITAL

Cartografía digital en tiempo real, repetidores geolocalizados GPS

INFRAESTRUCTURA FÍSICA

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



CONECTIVIDAD

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

BENEFICIOS

SEGURIDAD

Reducción de accidentes gracias a la supervisión activa y respuesta inmediata

SOSTENIBILIDAD

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

SERVICIO

La infraestructura digital generará valor añadido para los vehículos

FLUIDEZ

La supervisión completa del tráfico mixto reducirá el tiempo de viaje

VALOR

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

EN 2 MINUTOS

Seguridad, Salud y Bienestar:

TODO EL MUNDO ES CLAVE

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

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

ELEMENTOS DEL PLAN



LIDERAZGO

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

COMPETENCIA

- Entrenamiento
- Empoderamiento
- Entrega



RESILIENCIA

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

COMPROMISO

- Comunicación
- Acceso a la información
- Intercambio de conocimiento



EXPECTATIVAS DEL PLAN

1.

Recompensar el éxito

2.

Empoderar a las personas

3.

Intolerancia con los incidentes

4.

Cultura de innovación y aprendizaje

5.

Dar voz a todos

6.

Gestión de riesgos

PLAN DE SOSTENIBILIDAD 2030

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

CRITERIOS ESG



SOCIAL

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



GOBIERNO

- Buen Gobierno
- Sostenibilidad en la gobernanza



MEDIO AMBIENTE

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

ESTRATEGIA

1.

Progreso en perspectiva

2.

Horizon 24

3.

Infraestructuras Sostenibles

4.

Descarbonización

5.

For a world on the move

6.

Alineamiento con los ODS





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

1.2

ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

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

VISIÓN GLOBAL

LA ESTRATEGIA SIGUE VIGENTE

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

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

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

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

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

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

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

ESTRATEGIA

Prioridades estratégicas

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



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



Horizon 24
Plan Estratégico

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

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

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

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

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

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

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

FERROVIAL EN 2 MINUTOS

PLAN HORIZON 24: AÑO UNO

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

TENDENCIAS



Movilidad



Tecnología



Demografía



Sostenibilidad

MERCADOS



VISIÓN

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

PROPÓSITO

Infraestructuras sostenibles para un mundo en movimiento

VALORES



Colaboración



Innovación



Respeto



Excelencia



Integridad

PRIORIDADES



Talento

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



Crecimiento sostenible

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



Excelencia operativa

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



Innovación

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



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

AUTOPISTAS

LISTOS PARA LA RECUPERACIÓN

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

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

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

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

PRINCIPALES ACTIVOS

Cintra posee un 43,23% de la autopista 407 ETR, en Toronto (Canadá); un 62,97%, 54,6% y 53,67% de las *Managed Lanes* NTE, LBJ y NTE 35W, en Texas (EE.UU.), respectivamente; y un 65.1% de la I-77 en Carolina del Norte (EE.UU.). La *Managed Lanes* I-66 (50%), en Virginia, y la extensión 3C al norte de la NTE 35W, en Texas, se encuentran en fase de construcción.

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

CREACIÓN DE VALOR

Proyectos *greenfield* de alta complejidad

Cintra se centra en proyectos *greenfield* complejos por su alto potencial de creación de valor. Su capacidad para valorar y asumir mayores niveles de riesgos asociados al proyecto en fase de licitación (construc-

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

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

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

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

Rotación de activos maduros

Tras reducir riesgos, el valor creado se materializa con la venta de proyectos maduros, utilizando los ingresos obtenidos para la inversión en nuevos activos de mayor potencial de creación de valor. Un ejemplo es la transmisión de la participación en dos autopistas portuguesas al fondo de infraestructuras DIF, (49% de la autopista Norte Litoral

NORTEAMERICA

96%

basado en consenso de analistas

CONCESIONES

23

(incluyendo Ausol como una concesión)

KILÓMETROS

1.475

DIVIDENDOS (M€)

340

40% del flujo total (ex-infra)

INVERSIÓN GESTIONADA (M€)

20.801

93% internacional



Entrevista con Alejandro de la Joya CEO de Cintra

LA MOVILIDAD DESPUÉS DE LA PANDEMIA

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

Durante la COVID-19 (Norteamérica)

COVID-19

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



IMPACTO DEL TELETRABAJO

5%-10%

del empleo pre-COVID-19

35%-40%

del empleo durante la COVID-19

COMERCIO



TRADICIONAL
-10%
en 2020

ELECTRÓNICO
+20%
en 2020



Después de la pandemia

TELETRABAJO

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



COMERCIO ELECTRÓNICO

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

Pay



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

Infraestructuras socialmente responsables

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

Usuarios: prioridad máxima

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

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

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

Empleados: apoyo al mérito

Cintra ofrece oportunidades para el desarrollo profesional de todos sus empleados promoviendo la movilidad interna y asegurando que el mérito sea el factor determinante en su carrera. Durante 2020, a pesar del entorno motivado por la pandemia, un 28% de los empleados han tenido la oportunidad de cambiar de puesto o localización, y una de cada cuatro personas trabaja en una asignación internacional.

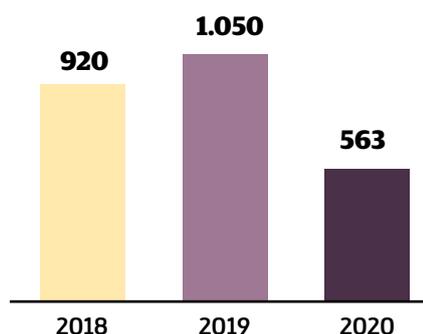
AIVIA Y EL FUTURO DE LAS AUTOPISTAS

Ferrovial lidera el desarrollo de los corredores inteligentes mediante su iniciativa AIVIA, de Orquestación de Corredores Conectados, junto a Microsoft, 3M y Kapsch, entre otros. La iniciativa desarrolla la siguiente generación de autopistas mediante la hibridación de tecnologías digitales y de redes como 5G, conectividad V2X, sensores, analítica avanzada o simulación con la infraestructura física para reducir la congestión y mejorar la experiencia de viajero, su seguridad, la predictibilidad de los tiempos de trayecto y el acceso a contenidos de infotainment desde el vehículo. Los corredores conectados constituirán un elemento esencial de los sistemas de movilidad conectada a medida que los vehículos continúen evolucionando hacia la autonomía total y en el estadio intermedio de movilidad “mixta” a alta velocidad, en el que convivirán vehículo autónomo y convencional en el mismo espacio viario.

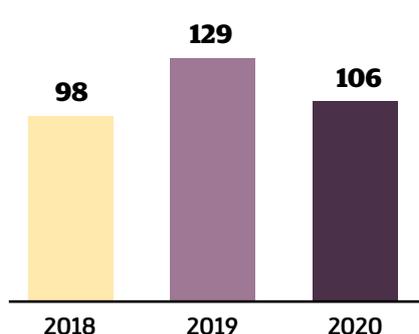
REFINANCIACIÓN DEUDA LBJ

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

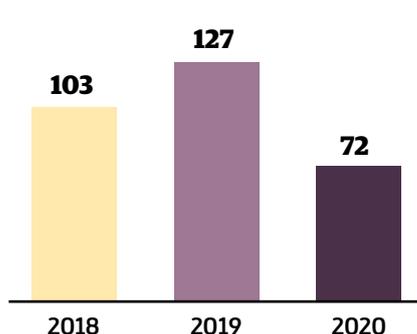
407 ETR (CANADÁ)
DIVIDENDOS RECIBIDOS
MCAD



NTE (EE.UU.)
RBE M\$



LBJ (EE.UU.)
RBE M\$





Autopista NTE 35W, Texas, Estados Unidos.

AEROPUERTOS

CALENTANDO MOTORES

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

A

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

ACTIVOS

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

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

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

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

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

SEGURIDAD Y SALUD EN AEROPUERTOS

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

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

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

CREACION DE VALOR

Eficiencia operativa y calidad de servicio

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



Ferrovial Aeropuertos
“we make good
airports great”



Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido.

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

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

Sostenibilidad

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

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

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

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

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

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

Innovación

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

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

CONSTRUCCIÓN

UN PROYECTO TRANSFORMADOR

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

Ferrovial Construcción es la unidad de negocio que desarrolla las actividades de construcción de obra civil, edificación, plantas de tratamiento de agua y obra industrial. Es reconocida a nivel internacional por su capacidad de diseño y construcción de obras singulares y sostenibles, principalmente de grandes infraestructuras de transporte.

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

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

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

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

ESTACIÓN FERROVIARIA EN VARSOVIA

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

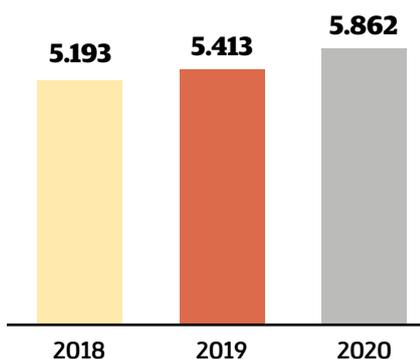
Esta adjudicación redonda en la favorable evolución de Budimex, que en 2020, además de su positivo desempeño financiero, se ha adjudicado 800 millones de euros en siete contratos de carreteras, así como otros contratos industriales y de edificación relevantes.

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

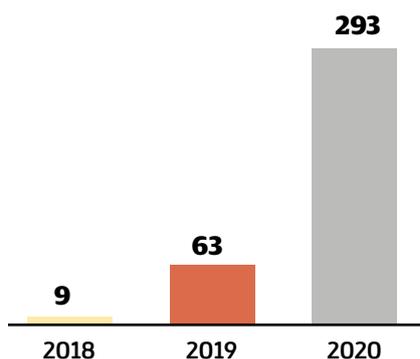
En **España**, tras el retraso en la licitación de 2020 derivado de la pandemia, se espera una buena dinámica de iniciativas públicas de construcción de infraestructuras de carreteras (DGC), de ferrocarriles (ADIF), y de aeropuertos (AENA), reforzada por la aprobación de los Presupuestos Generales del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

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

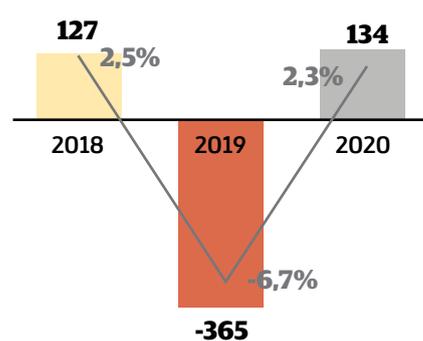
VENTAS (M€)



FLUJO DE OPERACIONES (M€)



EBIT (M€)



— Margen EBIT



Descubre los avances del Proyecto Abacus



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

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

CREACION DE VALOR

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

Diversificación de cartera

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

Internacionalización selectiva

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

Compromiso con la sociedad: medio ambiente, calidad y seguridad

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

Innovación como motor de mejora

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

Empleados: gestión del talento

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

PROYECTO ABACUS: DIRECTO AL FUTURO

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

OBJETIVOS

1.

Tamaño competitivo
≈6.000M€

2.

Sostenibilidad
de beneficios

3.

Resistencia
a los ciclos

4.

Liderazgo y
transformación

5.

Enfocado en
las personas

RENTABILIDAD

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

SALUD Y SEGURIDAD

- Liderazgo
- Competencia
- Resistencia
- Compromiso

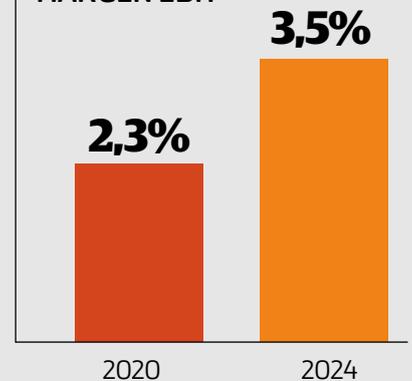
TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

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

GESTIÓN DE RIESGOS

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

MARGEN EBIT





SERVICIOS

CIUDADES E INFRAESTRUCTURAS

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

FLUJO DE
OPERACIONES
(ANTES
IMPUESTOS)

358

millones de euros

SERVICIOS
ESENCIALES

27.000

empleados

INDICE DE
FRECUENCIA

-14%

con respecto a 2019

RESIDUOS
GESTIONADOS

9,7

millones de toneladas



Planta de
tratamiento
de biogás de
Valdemingómez

E

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

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

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

ENTORNO

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

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

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

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

CREACIÓN DE VALOR

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

Seguridad laboral

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

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

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

Eficiencia operativa y digitalización

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

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

ALUMBRADO PÚBLICO DIGITAL CON TECNOLOGÍA NB-IOT

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

DESCARBONIZACIÓN Y RESIDUOS COMO FUENTE DE ENERGÍA VERDE

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

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

Crecimiento sostenible

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

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

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

NUEVOS NEGOCIOS

MOVILIDAD, AGUA Y ELECTRIFICACIÓN

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

E

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

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

MOVILIDAD

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

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

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

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

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

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

AGUA

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

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

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

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

ALIANZA FERROVIAL - HYPERLOOP TRANSPORTATION TECHNOLOGIES

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

PLANTAS DE
TRATAMIENTO
DE AGUA

235

AGUA DESALADA

1,2

millones de m³ diarios

LÍNEAS DE
TRANSMISIÓN

408

kilómetros en operación

ZITY

1.250

vehículos 100% eléctricos



Zity, París, Francia.

ELECTRIFICACIÓN

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

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

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





1.3

**IMPACTOS Y NUEVO
ESCENARIO COVID-19**

IMPACTOS Y NUEVO ESCENARIO COVID-19

ASÍ SE GESTIONÓ LA PANDEMIA

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

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

PROTECCIÓN DE LA SALUD

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

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

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

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

SERVICIOS ESENCIALES

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

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

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

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

LIQUIDEZ PARA LA CONTINUIDAD

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

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

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



COMPROMISO CON LA COMUNIDAD

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

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

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

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

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

IMPACTOS Y NUEVO ESCENARIO COVID-19

CONTRA COVID-19: PROTECCIÓN, SERVICIO Y COMPROMISO

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

SERVICIOS ESENCIALES

TRABAJADORES EN ESPAÑA

16.000

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

TRABAJADORES EN REINO UNIDO

9.900

trabajadores de Amey catalogados como esenciales



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

MANTENIMIENTO Y SERVICIOS SANITARIOS



Limpieza en los principales hospitales españoles

40.000

Camas



Ambulancias en Madrid y La Rioja

165



Mantenimiento centros de salud en Reino Unido para

1,3

Millones de personas

RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE RESIDUOS



Regiones españolas

13

20 localidades británicas con

615.000

Hogares

ATENCIÓN TELEFÓNICA AL CIUDADANO

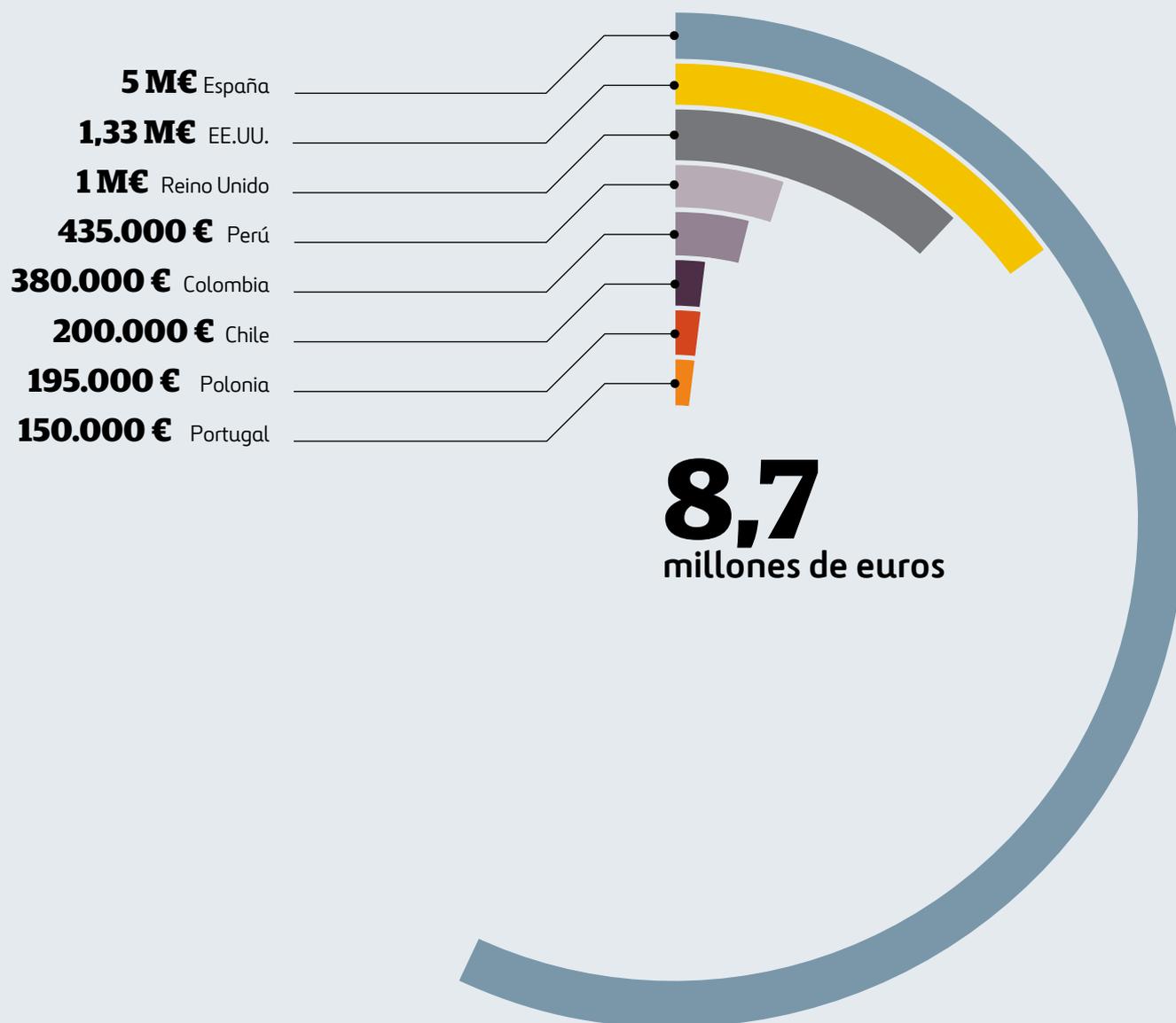


En ocho regiones españolas:

85.000

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

FONDO FERROVIAL JUNTOS COVID-19



MATERIAL SANITARIO



3,55M€

España
Reino Unido

INVESTIGACIÓN



0,9M€

Oxford University
C.N. Biotechnology
Baylor College

AYUDA ALIMENTARIA



4,2M€

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



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



1.4

FERROVIAL EN 2020

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

Ferrovial resultados enero – diciembre 2020

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

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

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

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

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

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

IMPACTO POR COVID-19

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MEDIDAS MITIGADORAS

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

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

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

RESULTADO CONSOLIDADO 2020 (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

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

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

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

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

REFINANCIACIÓN DE LBJ

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

INVERSIONES Y DESINVERSIONES

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

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

RESULTADOS DIVISIONALES

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

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

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

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

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

POSICIÓN FINANCIERA

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

CUENTA DE RESULTADOS

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

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

RBE CONSOLIDADO

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

RBE PROPORCIONAL

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

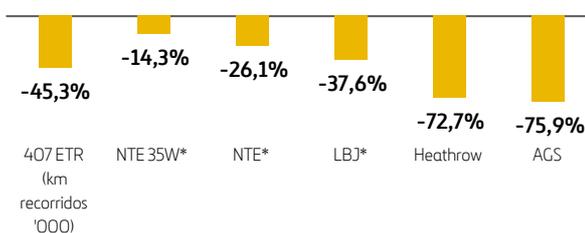
Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

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

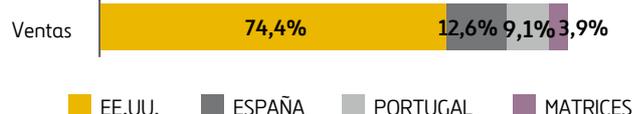
PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO



*Transacciones

Autopistas



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

COVID-19

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

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

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

TRÁFICO

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

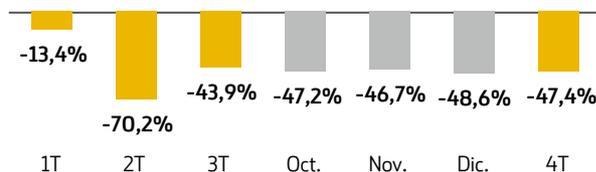
VKT (kilómetros recorridos)

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

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

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

Tráfico trimestral



P&G

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

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



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

- **Ingresos de peajes** (91% del total): -41,0% hasta 827 millones de dólares canadienses, a causa principalmente del descenso del tráfico provocado por el impacto del COVID-19, contrarrestado por el incremento de las tarifas desde el 1 de febrero de 2020. El ingreso medio por viaje aumentó +5,6% respecto a 2019.
- **Ingresos de cuota** (9% del total) 82 millones de dólares canadienses (-14,3%), por el descenso de los gastos de comisión de cuentas debido al descenso de los volúmenes de viajes y la suspensión temporal de los pagos de alquiler de transpondedores, los cargos por cuotas abonadas fuera de plazo y las cuotas de cumplimiento de los nuevos avisos de denegación de matrículas durante 2T 2020 destinados a paliar el impacto económico del COVID-19 en los clientes, compensado por tarifas de servicio más altas debido a la apertura de la extensión II de 407 a finales de 2019.

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

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

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

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

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

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

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

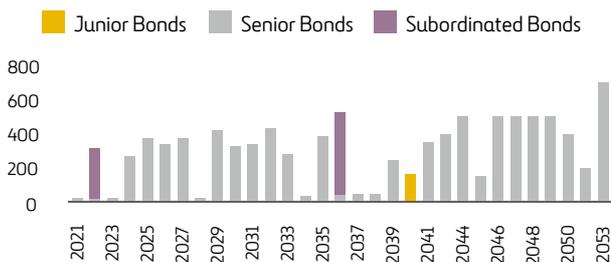
Además, 407 ETR anunció el pago anticipado de:

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

Calificación crediticia de 407 ETR

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

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Tarifas 407 ETR

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

Schedule 22

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

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

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

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

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

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

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

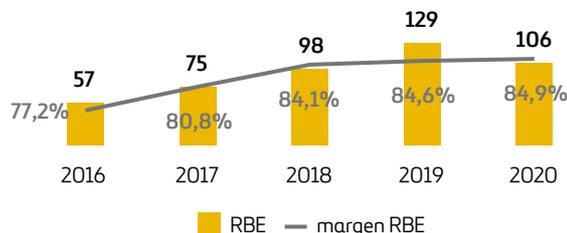
	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	25	34	-26,1%
Ventas (USD mn)	125	153	-18,4%
RBE (USD mn)	106	129	-18,1%
margen RBE	84,9 %	84,6 %	

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

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

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

Evolución del RBE de NTE



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

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

Calificación crediticia

	PAB	Bonds
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

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

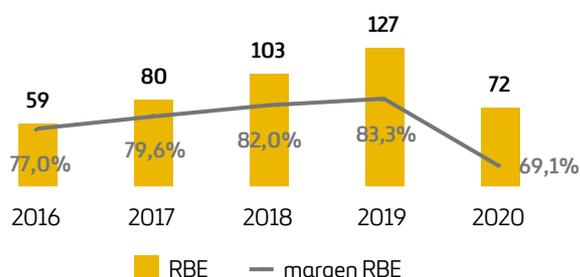
	DIC-20	DIC-19	VAR.
Transacciones (mn)	30	48	-37,6%
Ventas (USD mn)	104	153	-31,8%
RBE (USD mn)	72	127	-43,5%
margen RBE	69,1 %	83,3 %	

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

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

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

Evolución del RBE de LBJ



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

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

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

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

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

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

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

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

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

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

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global)

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

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

Duración: la concesión termina en 2061.

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

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

I-77 (65,1%, consolidación global)

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

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

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

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

OTRAS AUTOPISTAS

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

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

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

OTROS EVENTOS

Autema

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

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

Esta resolución es inapelable ante los tribunales españoles.

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

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

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

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

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

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

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

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

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

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

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



Aeropuertos

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

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

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

COVID-19 y respuesta de Heathrow

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tráfico

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

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

P&G

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

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

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

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

Contribución a ventas:

■ Aeronáuticos ■ Comerciales ■ Otros ingresos



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Principales acontecimientos regulatorios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

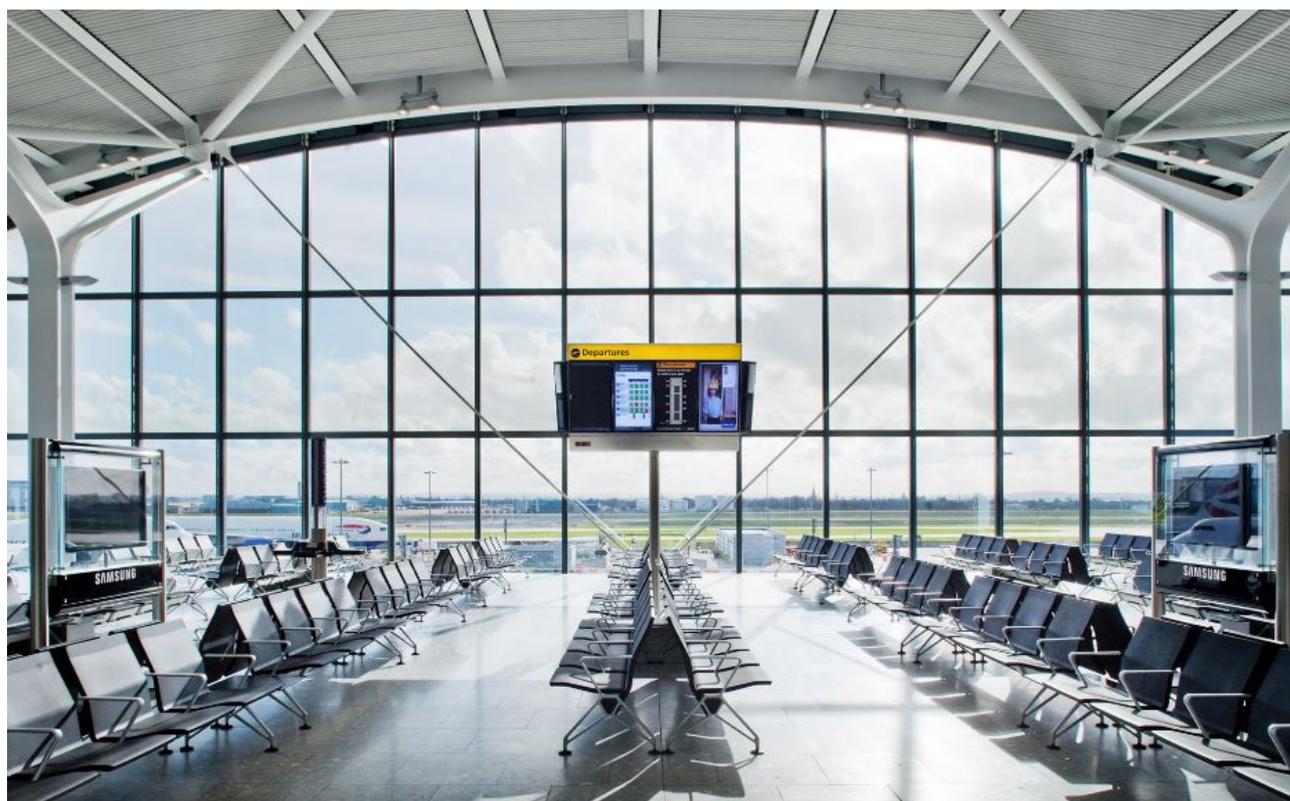
- En **Glasgow**, el tráfico se redujo un -78,0% respecto a 2019 por la suspensión de rutas a causa del COVID-19, la quiebra de Flybe y la cancelación de los servicios de Thomas Cook en septiembre de 2019.
- En **Aberdeen** un -65,3% debido a la suspensión de rutas por el COVID-19 y la ausencia de tráfico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

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

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

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

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



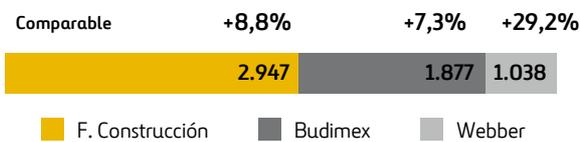
Construcción

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



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

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



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

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

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

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

Desglose por subdivisiones:

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

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

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

- **F. Construcción:** las ventas crecieron +8,8% (comparable), apoyado en el buen ritmo de ejecución de la mayoría de los proyectos en EE.UU., además del impacto por la provisión registrada en 2019 que se registró parcialmente como menores ventas, y pese a las interrupciones y la ralentización de los trabajos por debido al COVID-19, que se calcula ascendió a alrededor de -274 millones de euros. El RE se situó en -30 millones de euros (-453 millones de euros en 2019), mostrando una mejora frente a 9M 2020 (-56 millones de euros), principalmente debido a las reclamaciones o prórrogas contractuales en diversos contratos, cuyos costes se asumieron en períodos 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:

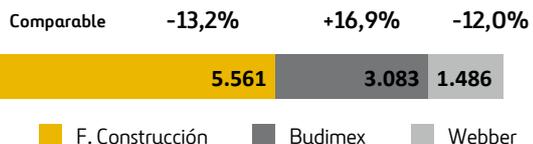
DIC-20	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	143	103,0 %	7,6 %
Webber	22	52,1 %	2,1 %
F. Construcción	-30	n.s.	-1,0 %
Total RE	134	n.s.	2,3 %

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)

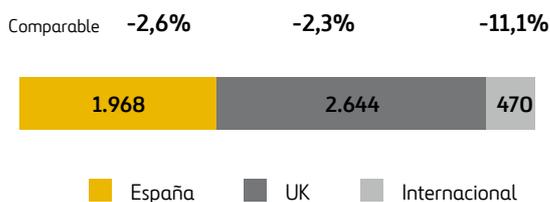
Ferrovial mantiene el compromiso de la desinversión del negocio en su totalidad, aunque se están sufriendo retrasos a causa de la incertidumbre macroeconómica derivada del COVID-19. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadpectrum, que se cerró por completo en julio de 2020.

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%.

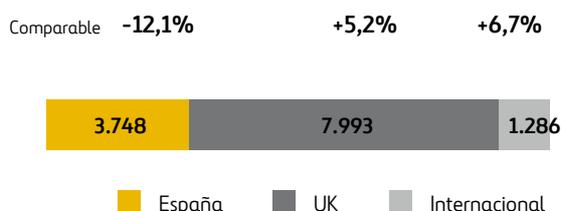
Internacional: Las ventas cayeron un -11,1% comparable y el RBE un -26,7% por la caída de la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica, debido a que el precio del petróleo derivó en una reducción de los trabajos de reparación y mantenimiento. Excluyendo el impacto de la pandemia, el RBE habría 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 Broadspectrum: En diciembre de 2019, Ferrovial alcanzó un acuerdo para la venta de Broadspectrum 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. Broadspectrum 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 Broadspectrum por -64 millones de euros fundamentalmente debido a la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21.

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



Cuenta de resultados consolidada

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VENTAS

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

RBE

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

RE*

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

(*) RE antes de deterioros y enajenación del inmovilizado

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

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

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

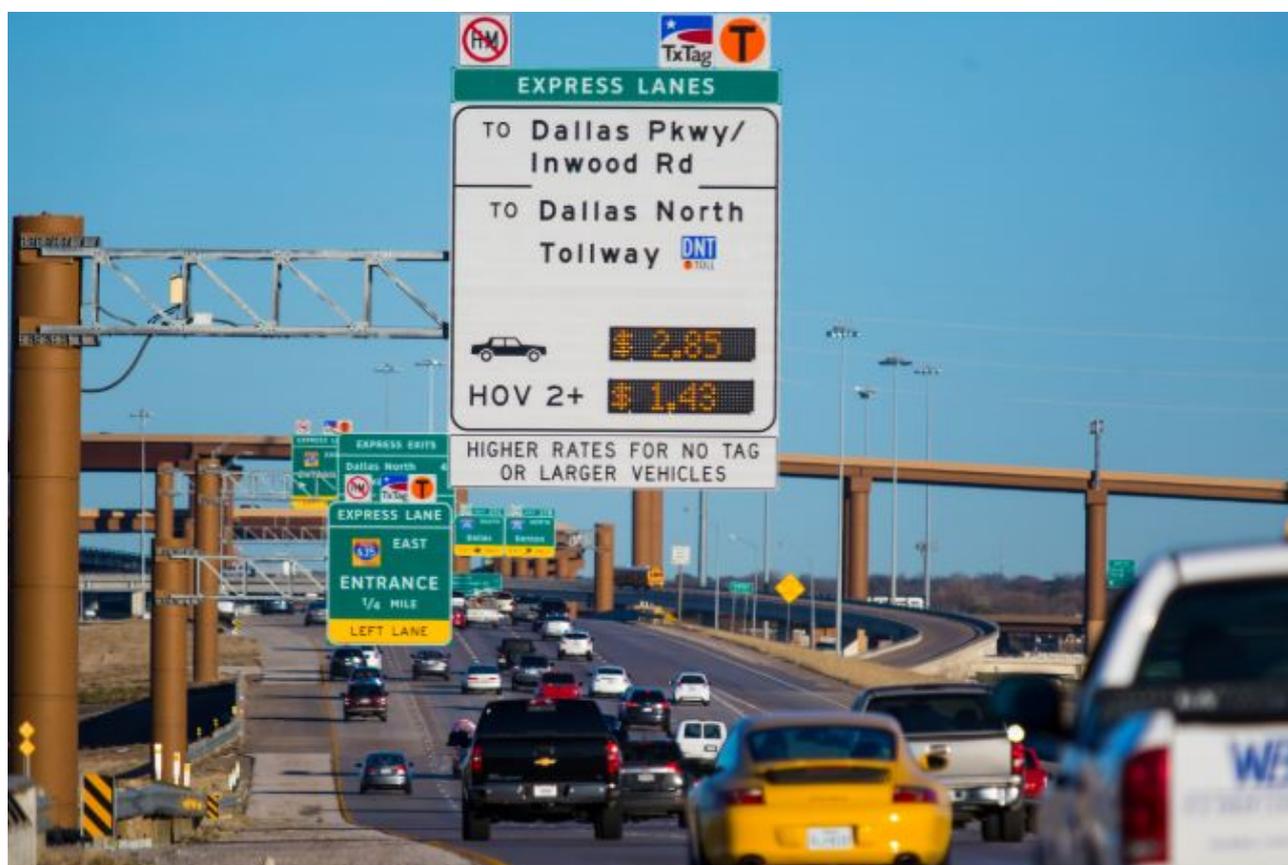
- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse porque ya se recoge neto de impuestos (-378 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios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

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

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

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

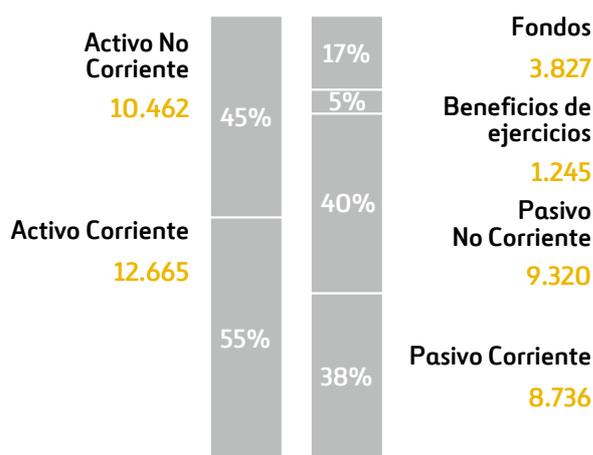
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en -3 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes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



Balance Consolidado

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

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

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

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

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

*Incluye actividades discontinuadas

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

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

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

LIQUIDEZ

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
6.631	1.333
Total liquidez	7.964

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

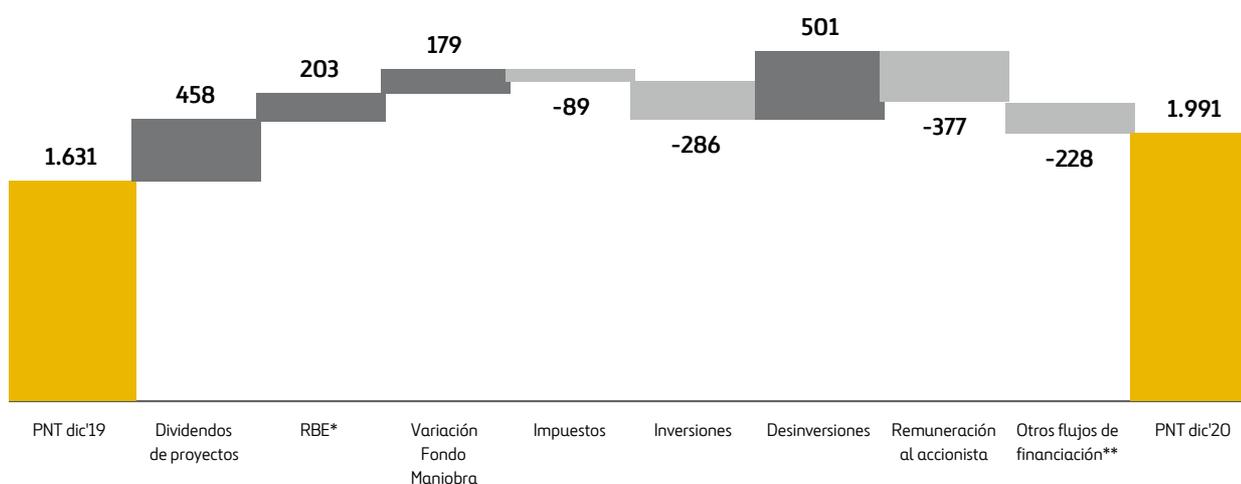
1.658	508	12	2.462
2021*	2022	2023	> 2024

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

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



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

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

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

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

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

Flujo de caja consolidado

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

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

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

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de actividad*

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

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

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

Flujo de operaciones

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

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

*En Otros se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, 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.

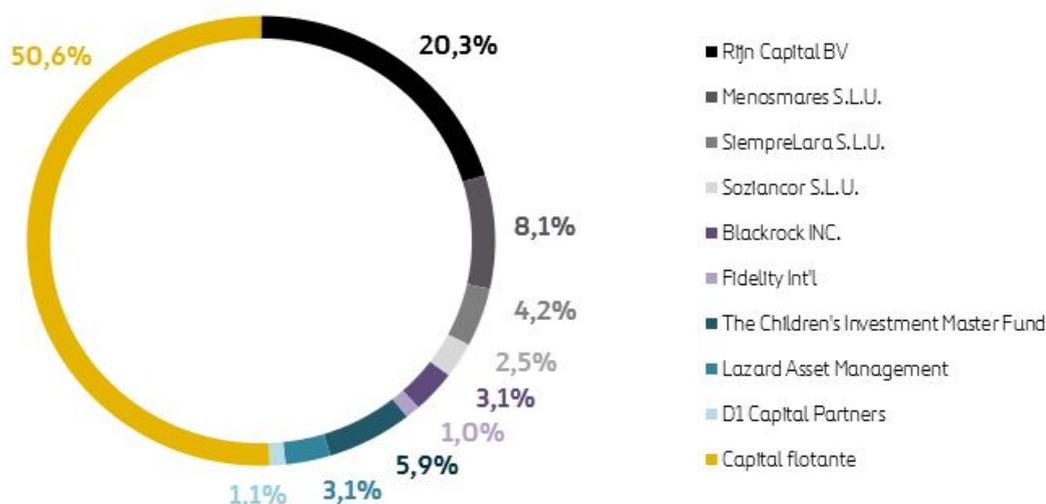
Con arreglo a este Programa de Recompra que finalizó el 4 de diciembre de 2020, Ferrovial adquirió un importe total de 11.704.701 acciones propias, lo que representa el 1,57% del capital actual de Ferrovial, por lo que no se superó el límite de 360 millones de euros o 25 millones de acciones.

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 2019:

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

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





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.

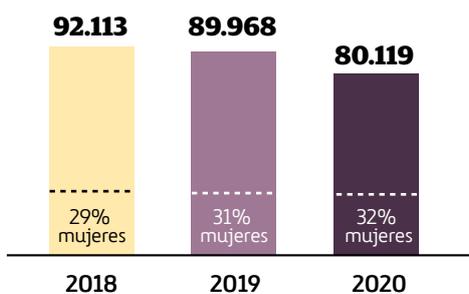
Además, desde 2010 la compañía posee el distintivo de “Igualdad en la empresa” del Ministerio de Igualdad, certificado de excelencia otorgado en España a las empresas que favorecen la igualdad de oportunidades, primando el mérito y el talento.

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.

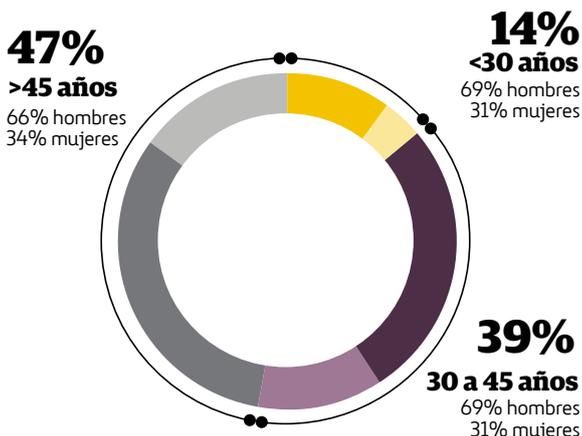
GARANTIZANDO LA INCORPORACIÓN DEL MEJOR TALENTO

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.

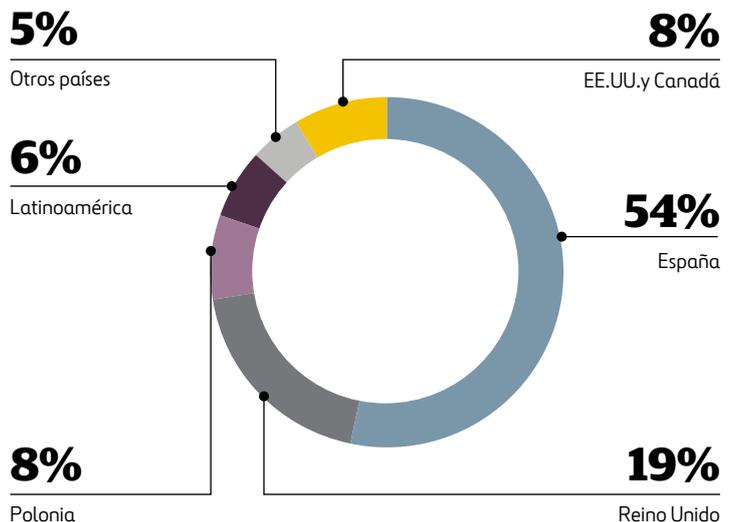
EVOLUCIÓN



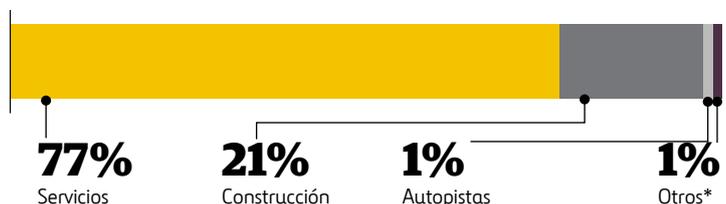
POR EDAD



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.

Ferrovial 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:

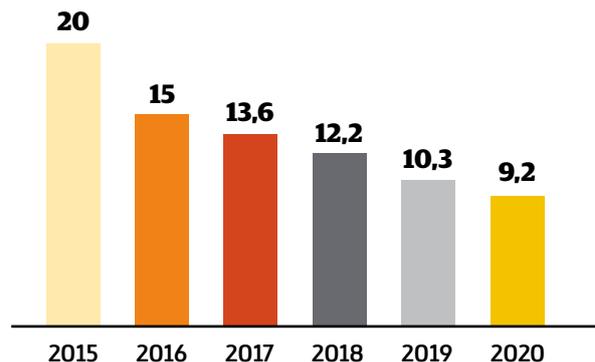
- Fomento de la comunicación: se han difundido vídeos, orientaciones, protocolos, y señalización a través de todos los canales internos disponibles con el objetivo de mantener a los empleados informados y actualizados.
- Salud y bienestar del empleado: se ha redefinido el programa de Salud y Bienestar 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 Ferrovial la innovación constituye una palanca de cambio para mejorar el desempeño en Seguridad, Salud y Bienestar. Por este motivo, ha continuado el trabajo iniciado en 2018 en el *Safety Lab*, con la finalidad de ser una herramienta que permita dar solución a los retos a los que se enfrentan los trabajadores en el día a día de las operaciones, en todos los centros de trabajo. Más información sobre el *Safety Lab* en el apartado “Innovación” de este Informe.

ÍNDICE DE FRECUENCIA



INNOVACIÓN

VENTAJAS COMPETITIVAS SOSTENIBLES

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

INVERSIÓN EN I+D

52

Millones de euros

F

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

PROYECTOS EN DESARROLLO EN 2020

+120

PROYECTOS CON STARTUPS

38

NUEVAS TECNOLOGÍAS EXPLORADAS

15



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

LIDERANDO EL FUTURO DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE

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

GESTIÓN INTELIGENTE DEL PORTFOLIO

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

VERTIPUERTOS: REIMAGINANDO EL FUTURO DE LA MOVILIDAD AÉREA URBANA

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

Una cartera equilibrada

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

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

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

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

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

CONECTADA AL ECOSISTEMA

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

FORESIGHT OPEN INNOVATION PLATFORM

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

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



Proyecto Hyperloop IT

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

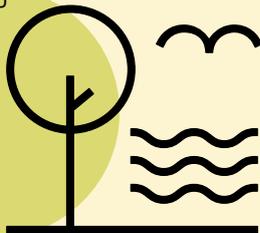
Agente desinfectante para superficies de larga duración para aumentar la resistencia de espacios públicos e infraestructuras a la COVID-19



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



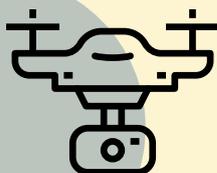
AUTOMATIZACIÓN

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



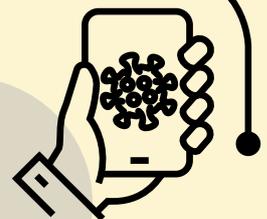
IAI - FLY

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%

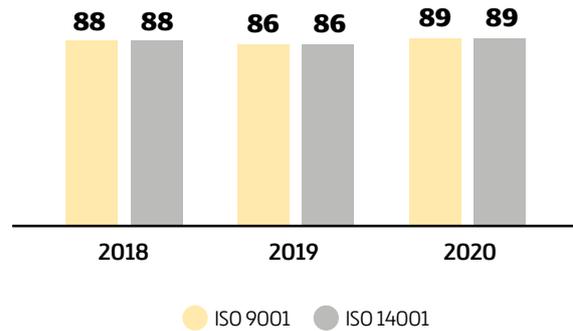
EXPERIENCIA PASAJEROS HEATHROW

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.

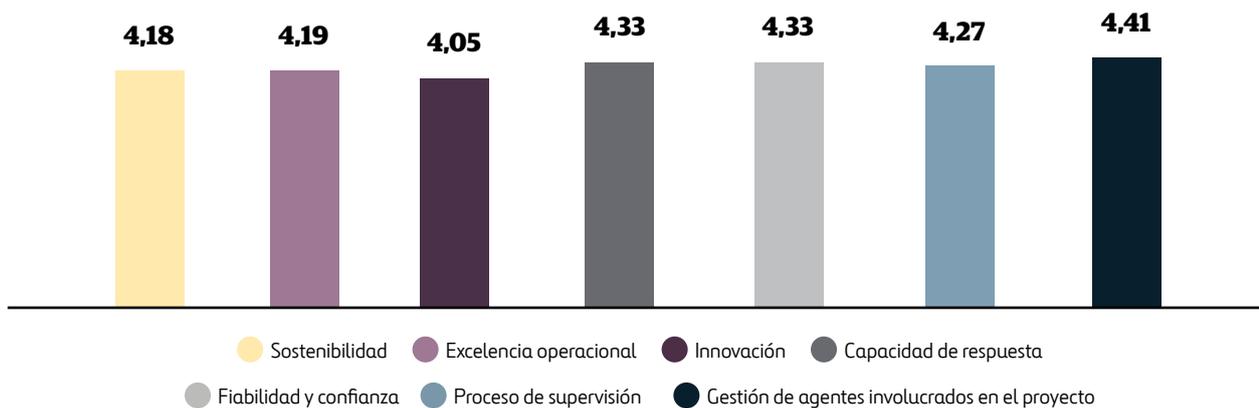
Ferrovial ha sido reconocida por AENOR como la primera compañía en certificar su estrategia de Sostenibilidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), impulsados por las Naciones Unidas. Esta certificación reconoce las acciones de la compañía en materia de cambio climático, uno de los mayores 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

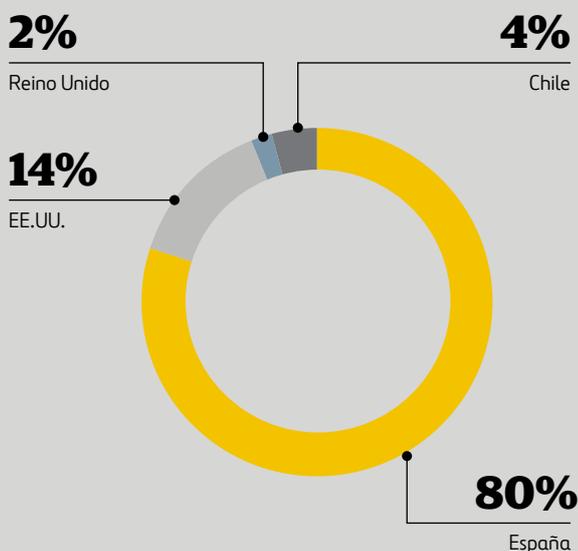
Durante 2020 se ha renovado el Canal Ético, que sirve como un complemento esencial a otras vías de comunicación internas. A través de una aplicación informática, tiene el objetivo de facilitar la comunicación de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la 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.

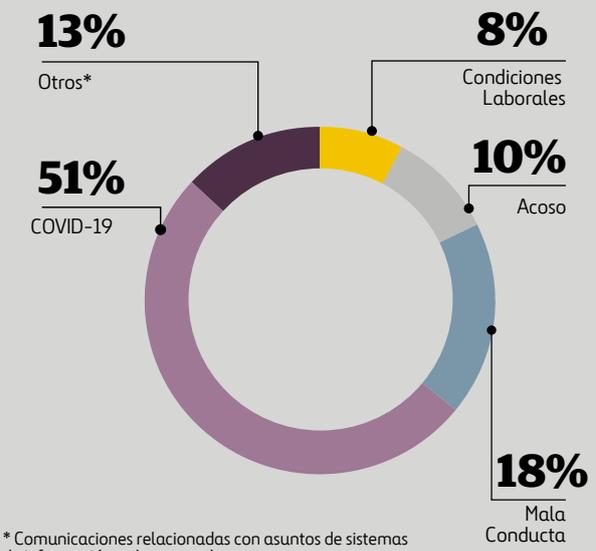
Durante el ejercicio 2020**, se recibieron por el buzón ético corporativo 50 denuncias, de las que 37 fueron anónimas y 13 nominativas. Todas las comunicaciones dan lugar a una investigación por parte del encargado del asunto, garantizando la confidencialidad y la ausencia de represalias de cualquier 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



* Comunicaciones relacionadas con asuntos de sistemas de información y el proceso de compras.

*Disponible en www.ferrovial.com

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

DERECHOS HUMANOS

RESPECTO A LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS

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

F

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

Naciones Unidas sobre Empresa y Derechos Humanos, que permiten concretar este compromiso en el ámbito empresarial.

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

IDENTIFICACIÓN Y PREVENCIÓN

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

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

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

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

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

MITIGACIÓN DE LAS VULNERACIONES DE DERECHOS EN LA SOCIEDAD

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

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

Violencia de género

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RESPUESTA ACTIVA

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

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

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

SALVAGUARDA DE LOS DERECHOS LABORALES

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

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

MEDIO AMBIENTE

DESARROLLO DE UNA ECONOMÍA SOSTENIBLE

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

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

56%

en términos relativos con respecto a 2009

ELECTRICIDAD CONSUMIDA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES

68%

objetivo del 100% a 2025



Infraestructuras sostenibles que mejoren nuestra movilidad

L

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

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

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

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

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

EN RUTA HACIA LA DESCARBONIZACIÓN

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

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

HUELLA CARBONO

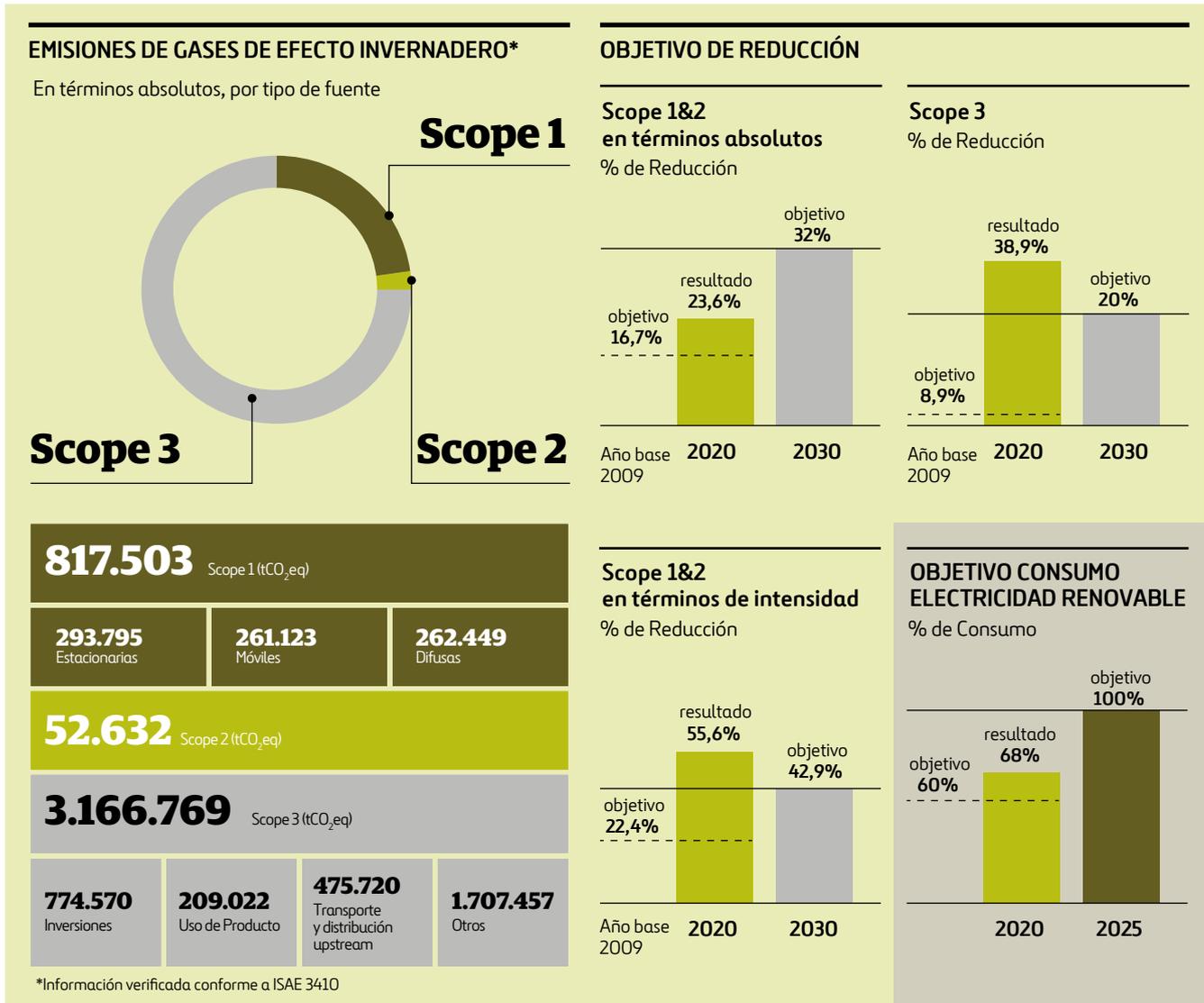
El cálculo y reporte de la huella de carbono es aplicable a toda la compañía y abarca todas las áreas de negocio y sus filiales. La metodología de cálculo está basada principalmente en *GHG Protocol* (WRI&WBCSD) por ser internacionalmente aceptada, manteniendo además la conformidad con la ISO 14064-1.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

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

RIESGOS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON CAMBIO CLIMÁTICO

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

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



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

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

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

SHADOW CARBON PRICING

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

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

BIODIVERSIDAD

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

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

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

ECONOMÍA CIRCULAR

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

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

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

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

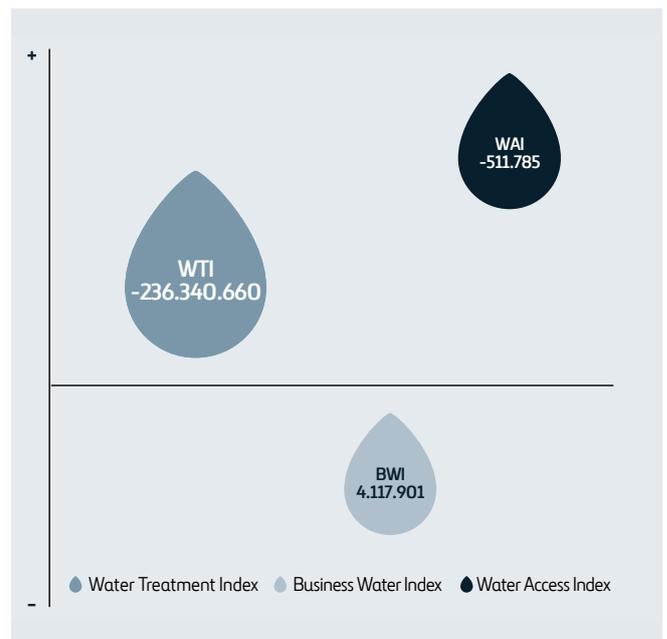
HUELLA HÍDRICA

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

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

PREMIO GLOBAL ROAD ACHIEVEMENT PARA EL BYPASS DE TOOWOOMBA

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





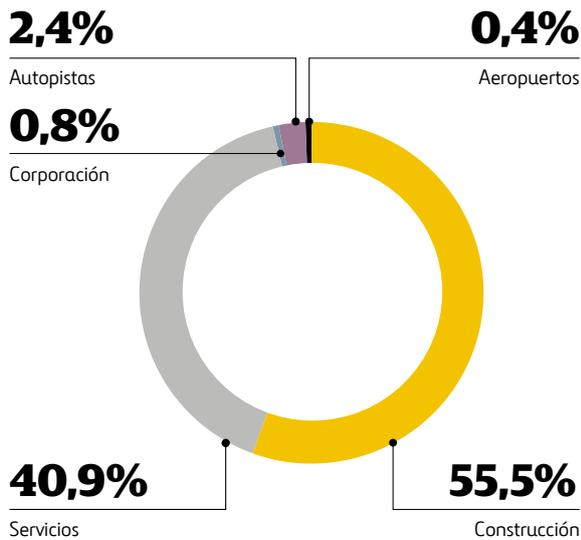
Autopista 407 East Phase II, Toronto, Canadá. © José Manuel Ballester

CADENA DE SUMINISTRO

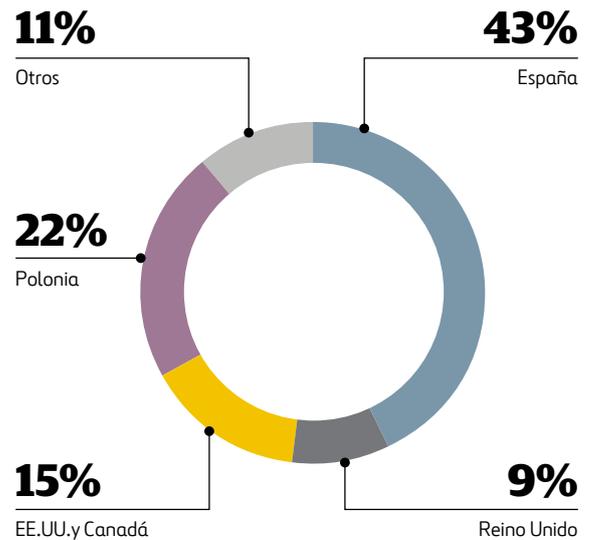
70.000 ESLABONES

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

PROVEEDORES POR NEGOCIO



PROVEEDORES POR PAÍS



F

errovial 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)

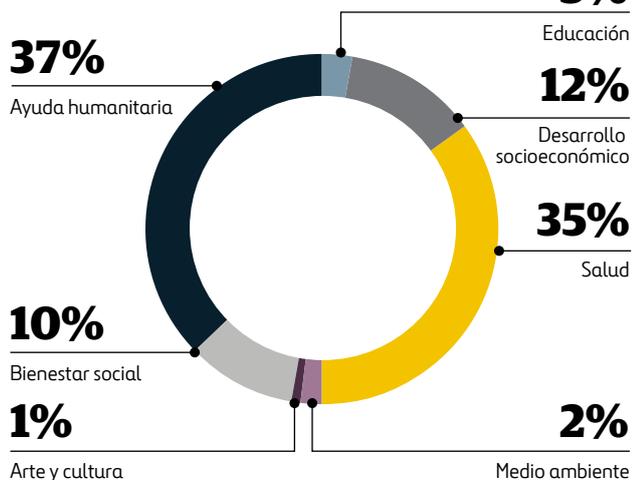
NÚMERO DE BENEFICIARIOS DE PROYECTOS DE AGUA Y SANEAMIENTO

229.639

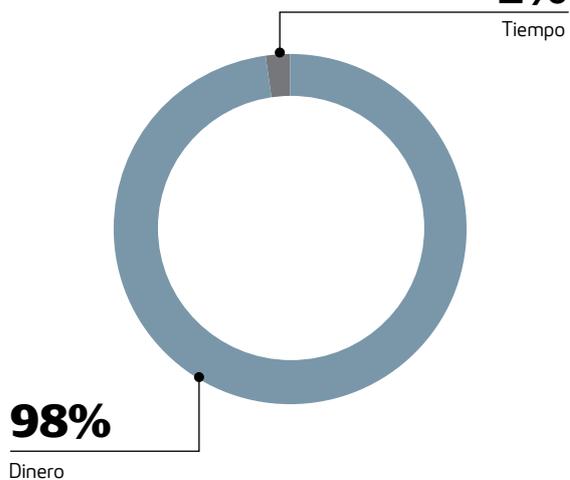


Gracias por colaborar con nosotros

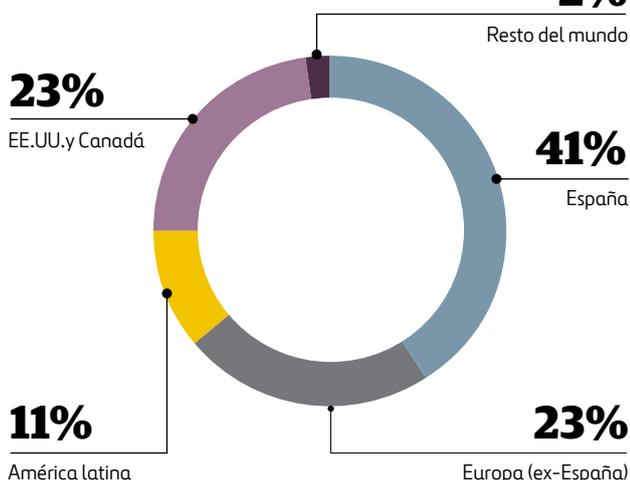
INVERSIÓN SOCIAL POR ÁREAS DE ACTIVIDAD⁽¹⁾ **3%**



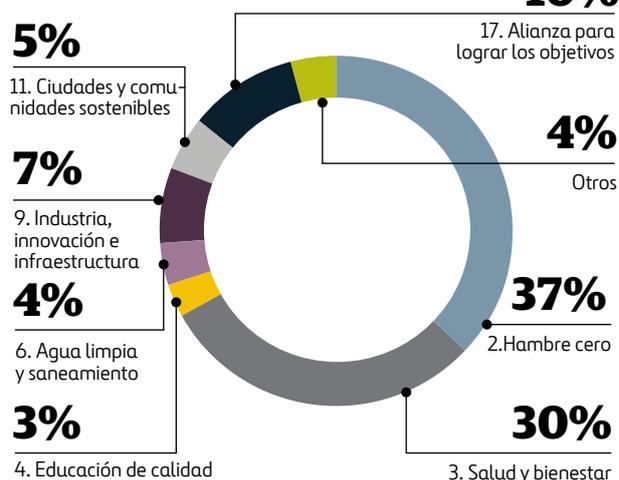
TIPO DE CONTRIBUCIÓN **2%**



INVERSIÓN SOCIAL POR PAÍS **2%**



INVERSIÓN SOCIAL POR ODS⁽²⁾ **10%**



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.



CPD Telefónica, Madrid, España.

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

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

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

Recuperación ante ciberataques

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

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

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

puedan acontecer en el contexto de la actividad de negocio.

VERIFICACIÓN EXTERNA Y ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD

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

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



1.5 RIESGOS

Riesgos

RIESGOS

ANTICIPANDO PROBLEMAS

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

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

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO. FERROVIAL RISK MANAGEMENT

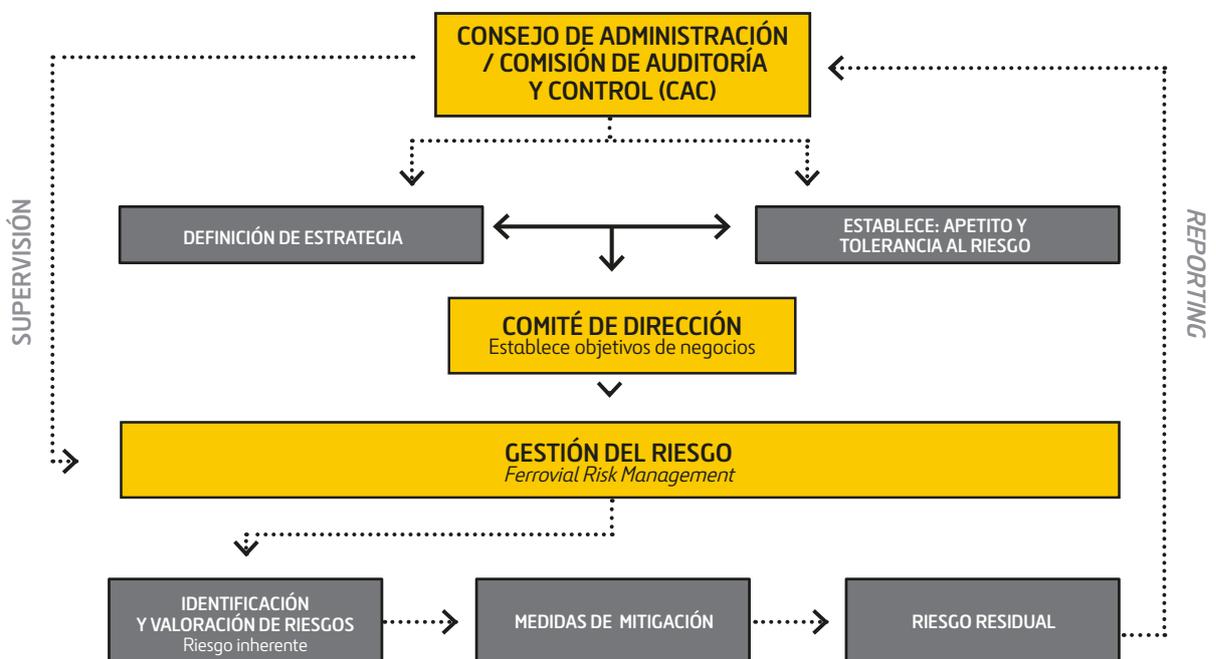
Con el objeto de detectar con la suficiente antelación los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos de negocio, la compañía dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado *Ferrovial Risk Management (FRM)*, gestionado por la Dirección

de Cumplimiento y Riesgos, impulsado por el Comité de Dirección e implantado en todas las áreas de negocio de la empresa, bajo la supervisión periódica de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración.

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

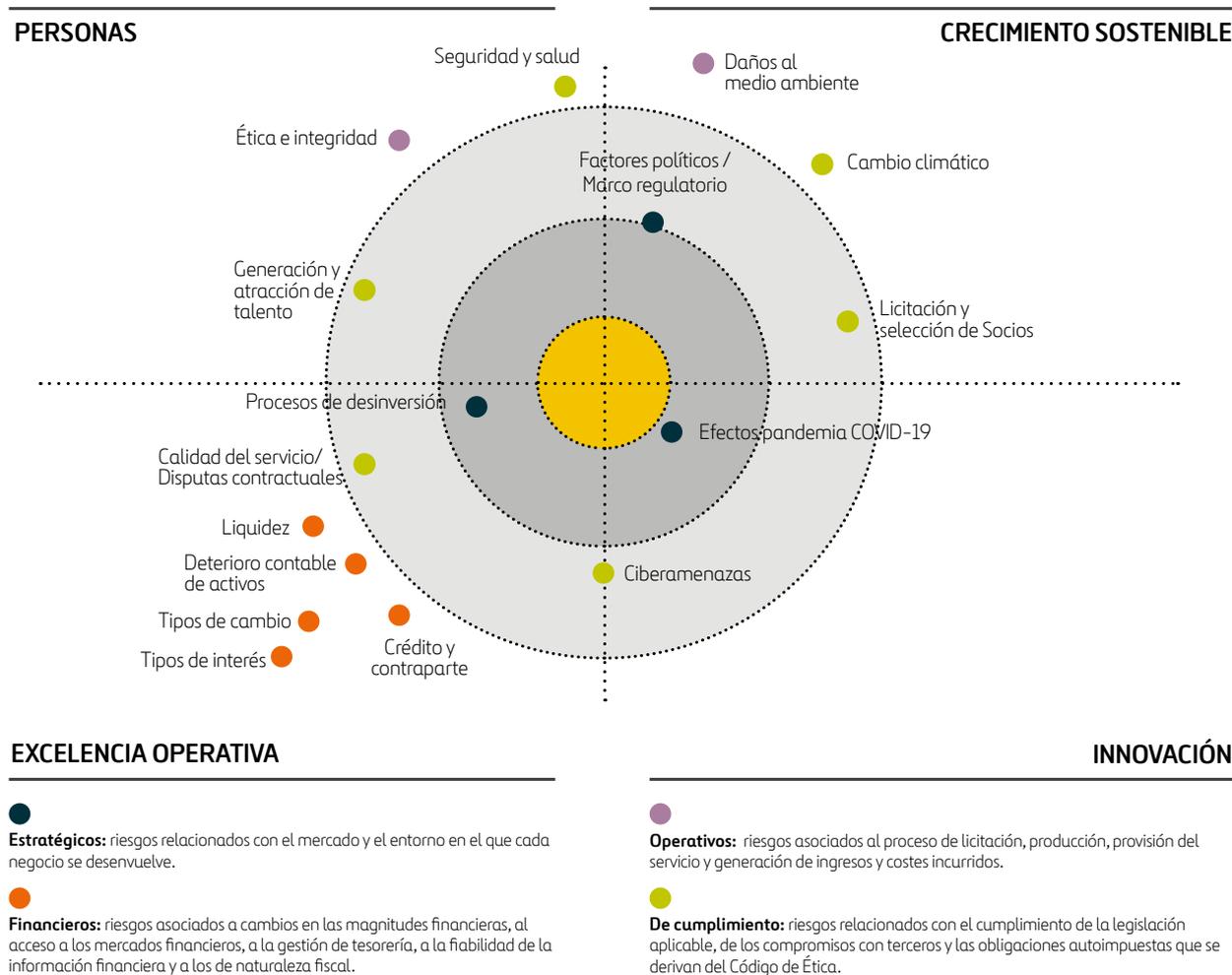
Para cada evento de riesgo identificado se realizan dos valoraciones: una inherente, anterior a las medidas específicas de control implantadas para mitigar el riesgo, y otra residual, después de implantar medidas específicas de control.

FERROVIAL RISK MANAGEMENT



PRINCIPALES RIESGOS

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



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

EXCELENCIA OPERATIVA

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

INNOVACIÓN

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

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

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

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

EVENTO DE RIESGO	DESCRIPCIÓN	IMPACTO POTENCIAL	MEDIDAS DE CONTROL
SEGURIDAD Y SALUD (VER SEGURIDAD Y SALUD, PÁGINAS 78-80)	<p>La naturaleza de las actividades de Ferrovial la exponen al riesgo de accidentes que pueden causar daños en las personas y en las operaciones de la compañía.</p> <p>El actual contexto de pandemia mundial implica un riesgo adicional en la seguridad y salud de los empleados y en la continuidad de las operaciones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños físicos a empleados y terceros. • Impactos operacionales por interrupción en las operaciones • Responsabilidad civil/penal. • Daños a la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación de sistemas de seguridad y salud (adaptados con medidas anti COVID-19) acordes a las actividades que se realizan y a las características de los centros de trabajo. • Formación continuada en seguridad y salud para empleados. • Plan de auditoría de los sistemas de gestión de seguridad y salud. • Coberturas de responsabilidad civil y profesional.
CAMBIO CLIMÁTICO (VER MEDIO AMBIENTE/APARTADO RIESGOS Y OPORTUNIDADES, PÁGINA 90)	<p>Exposición a los riesgos derivados del cambio climático. Por un lado, a los eventos climáticos extremos que pueden afectar a las infraestructuras y, por otro, a los efectos económicos (incremento del coste de las materias primas) y tecnológicos derivados de los cambios regulatorios destinados a reducir los gases contaminantes (incremento de tasas a los combustibles fósiles, precios de las emisiones de GEI, nuevas modalidades de transporte con impacto en el plan de negocio de los proyectos, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños físicos de las infraestructuras e interrupción de las operaciones. • Disminución de la productividad en condiciones climáticas extremas. • Aumento de las primas de cobertura. • Incremento de los precios de las materias primas, aumento de tasas a los combustibles fósiles. • Pago por las emisiones producidas o incorporación de actividades dentro del mercado de derechos de emisión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso de identificación y valoración de los riesgos derivados del cambio climático con el objeto de anticiparlos con la suficiente antelación para poner en marcha programas de remediación y adaptación al nuevo entorno. • Herramientas de control y monitorización.
DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE (VER MEDIO AMBIENTE, PÁGINA 90)	<p>Las actividades que desarrolla Ferrovial están expuestas, por su naturaleza, a la comisión de acciones que pueden dañar el medio ambiente y el entorno natural en el que se desarrollan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daños físicos y estructurales del entorno donde la compañía trabaja. • Interrupción de las operaciones. • Responsabilidad civil y penal de la persona jurídica y persona física. • Daños a la reputación corporativa 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de gestión ambiental certificado (ISO 14001), auditado anualmente. • Política de aseguramiento con coberturas y límites de indemnización que cubren las responsabilidades por riesgos de accidentes medioambientales. • Medios digitales para garantizar el conocimiento y cumplimiento con la legislación y normativa técnica.
INTEGRIDAD (VER INTEGRIDAD, PÁGINAS 86-87)	<p>Las actividades de Ferrovial están expuestas a la comisión de actos por parte de empleados, con o sin ayuda de terceros, que pueden suponer un incumplimiento de los principios exigidos de integridad, transparencia y respeto a la legalidad y a los derechos humanos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilidad penal de la persona jurídica y de la persona física. • Reducción de oportunidades de negocio por incumplimiento de requerimientos éticos. • Daños a la reputación corporativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Cumplimiento destinado a la prevención de actos contrarios a la ética e integridad. • Sistema de prevención penal y antisoborno certificado (UNE-ISO 19601 y ISO 37001). • Plan de formación para combatir el delito y en concreto la corrupción.
RIESGOS FINANCIEROS	<p>Riesgos asociados a cambios en las magnitudes financieras y de contraparte, al acceso a los mercados financieros, a la gestión de tesorería, a la fiabilidad de la información financiera y a los de naturaleza fiscal.</p> <p>En la nota 54 de las Cuentas Anuales se detallan los riesgos financieros y su tratamiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdida de oportunidades por la disminución de la capacidad de financiación de proyectos. • Reducción de márgenes netos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluación y gestión activa de la exposición al riesgo de las principales variables financieras: liquidez, contraparte, tipo de interés, tipo de cambio, precio de la acción. Dicho análisis se realiza distinguiendo las políticas aplicadas en sociedades de proyectos de infraestructuras del resto de sociedades, en aquellos casos en los que dicha diferencia es relevante.

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

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

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



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

1.6

GOBIERNO CORPORATIVO

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



GOBIERNO CORPORATIVO

DIVERSIDAD E INDEPENDENCIA

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

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

Como se indica en el IAGC, Ferrovial cumple, total o parcialmente, la mayoría de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas (57 de las 59 que le son de aplicación). La compañía analiza regularmente las mejores prácticas y normativa de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional para valorar su aplicación e incorporación a su normativa interna. En este sentido, el Consejo de Administración y la Comisión de Auditoría y Control han sido informados de los cambios introducidos en junio de 2020 en el Código de Buen Gobierno, y de los principales términos del proyecto de ley de modificación de la normativa española para incorporar la directiva de fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas de sociedades cotizadas.

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

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

ÓRGANOS DE GOBIERNO

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

Junta General de Accionistas

De conformidad con los estatutos sociales, es el órgano soberano de la Sociedad y tiene competencia para decidir sobre todas las mate-

rias que se le hayan atribuido legal o estatutariamente.

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

Consejo de Administración

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

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

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

EVALUACIÓN EXTERNA DEL CONSEJO

6

años consecutivos

DERECHOS DE VOTO EN PODER DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

31,04%

CONSEJERO COORDINADOR

1

INDEPENDIENTES

58,33%

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

REELECCIÓN CONSEJEROS

3

años

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

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

ASUNTOS TRATADOS EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Anualmente, a propuesta de su Presidente, el Consejo de Administración elabora un programa de fechas y asuntos a tratar en cada una de las reuniones previstas para el ejercicio siguiente, sin perjuicio de otras cuestiones que puedan surgir a lo largo del año. Se detallan a continuación los principales asuntos examinados en 2020 (además de los ya comentados anteriormente en materia de gobierno corporativo):

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

Comisión Ejecutiva

Tiene delegadas todas las facultades del Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente. Está compuesta por seis miembros, de los que cuatro son Consejeros Externos, siendo tres de ellos Independientes. Entre otras funciones, ha dado seguimiento a la información financiera del grupo, a la evolución de los principales indicadores de negocio, al impacto de la COVID-19 en los negocios, así como a la situación de los asuntos más relevantes. Igualmente, ha aprobado aprueba las operaciones de su competencia en cuanto órgano delegado del Consejo de Administración.

Comisión de Auditoría y Control

Está compuesta por cuatro Consejeros Externos, siendo tres de ellos Independientes incluido su Presidente, que han sido nombrados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos financieros y no financieros. Tienen, en su conjunto, los conocimientos técnicos pertinentes en relación con el sector en el que opera la Sociedad.

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

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

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

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

La Comisión ha celebrado durante 2020 cinco reuniones, habiendo asistido a todas ellas la totalidad de sus miembros. Las actividades que la Comisión ha llevado a cabo durante el ejercicio se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial. La Comisión de Auditoría y Control tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones de la Guía Técnica de la CNMV sobre comités de auditoría de entidades de interés público.

Comisión de Nombramiento y Retribuciones

La Comisión está compuesta por cuatro Consejeros Externos, tres de ellos Consejeros Independientes, incluido su Presidente. Todos han sido nombrados teniendo en cuenta los conocimientos, aptitudes y experiencia adecuados para el desempeño de las funciones de la Comisión.

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

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

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

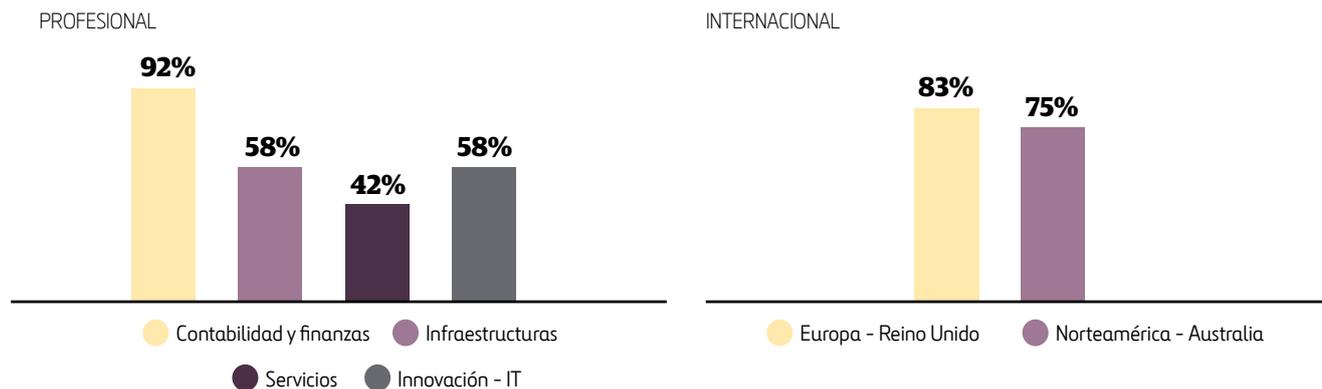
DETALLE DE LA ASISTENCIA AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y A LAS COMISIONES

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

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

P: Presidente de la Comisión Ejecutiva, Presidente de la Comisión de Auditoría y Control y Presidente Comisión de Nombramientos y Retribuciones.
Información actualizada a febrero de 2021.

FORMACIÓN Y EXPERIENCIA DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO

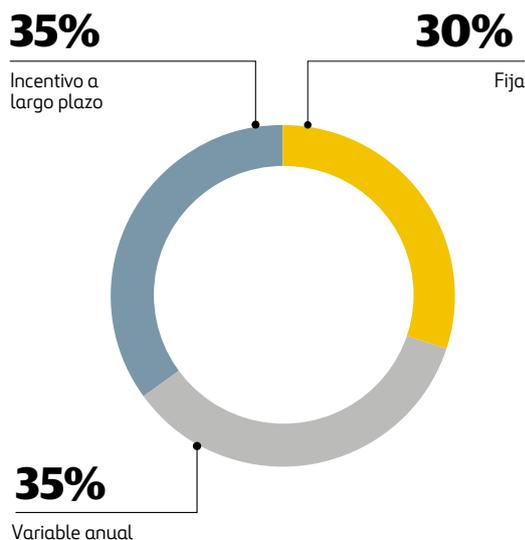


RETRIBUCIONES

CREACIÓN DE VALOR

La retribución del Consejo de Administración de Ferrovial se determina en base a las mejores prácticas del mercado, apoyándose en estudios retributivos elaborados por asesores externos, en la normativa interna y en la normativa legal aplicable.

COMPOSICIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DEL PRESIDENTE



RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL DEL PRESIDENTE

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL *TARGET*

125%

de la retribución fija

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL MÁXIMA

190%

de la retribución fija

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL DEL CONSEJERO DELEGADO

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL *TARGET*

100%

de la retribución fija

RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL MÁXIMA

150%

de la retribución fija

La Política de Remuneraciones vigente de los Consejeros de Ferrovial se basa en los siguientes principios y criterios:

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

Componentes fijos

La retribución fija de los Consejeros Ejecutivos se determina atendiendo a las referencias de mercado de un grupo de comparación de 24 empresas tanto nacionales como internacionales de sus mercados de referencia.

Componentes variables

Solo los Consejeros Ejecutivos tienen atribuidos elementos de componente variable en la remuneración. Está compuesta por una remuneración variable anual y por planes de incentivo a largo plazo.

a) Remuneración variable anual 2020

Está vinculada al desempeño individual y a la consecución de objetivos económico-financieros, industriales y operativos concretos, predeterminados, cuantificables y alineados con el interés social y contemplados en los Planes Estratégicos. Pueden ser objetivos cuantitativos o cualitativos.

El importe objetivo de la retribución variable anual de los Consejeros Ejecutivos, es decir, aquella que se corresponde con un nivel de consecución estándar de los objetivos, es equivalente a un 125% de la retribución fija para el Presidente. Los objetivos cuantitativos tienen asociada una escala que permite recompensar el sobrecumplimiento de objetivos hasta un límite, por lo que la retribución variable anual puede alcanzar hasta un 190% de la retribución fija.

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

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos.

(1) Primas seguro de vida.

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

Para el Consejero Delegado, D. Ignacio Madrdejós, se ha establecido una retribución variable *target* equivalente a un 100% de la retribución fija y un sobrecumplimiento de objetivos hasta el límite de un 150% de la retribución fija.

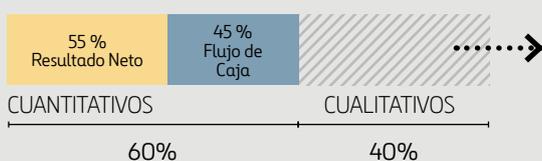
Los objetivos cuantitativos están compuestos por métricas que garantizan el adecuado balance entre los aspectos financieros y operativos de la gestión de la Sociedad. Los objetivos cualitativos están vinculados a la evaluación del desempeño individual de los Consejeros Ejecutivos.

MEDIDAS EXCEPCIONALES DEBIDO A LA COVID-19

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

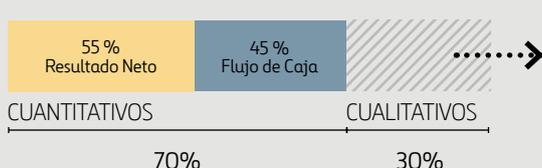
COMPONENTES DE LA RETRIBUCIÓN VARIABLE ANUAL

PRESIDENTE



- Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva.
- Plan estratégico.
- Factores ambientales, sociales y de gobierno (ESG):
 - Gobierno Corporativo.
 - Sucesiones.
 - Relaciones Institucionales.

CONSEJERO DELEGADO



- Plan estratégico.
- Factores ambientales, sociales y de gobierno (ESG):
 - Seguridad y Salud de los empleados.
 - Impulso a la Innovación y Responsabilidad Social Corporativa-Sostenibilidad.
 - Desarrollo de equipos profesionales que garanticen la estabilidad en la gestión y consecución de los objetivos estratégicos de la organización.
 - Adecuación y seguimiento de los procedimientos vinculados a la asunción de riesgos controlados.
 - Relación con grupos de interés.

b) Planes de Incentivo a largo plazo vigentes

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en planes de entrega de acciones. La política retributiva vigente establece un límite del 150 % de la retribución fija como valor del incentivo en el momento de otorgarse.

Se estructuran en ciclos plurianuales (actualmente de tres años) solapados, realizándose asignaciones de unidades cada año, que se convierten en acciones al cabo del final del ciclo (actualmente tres años). Para el plan vigente (periodo 2020-2022), se determinan con el peso relativo de las métricas de la tabla adjunta.

PLAN DE PERFORMANCE SHARES 2020-2022 (Otorgamiento 2020)		% PAGO
FLUJO DE CAJA DE ACTIVIDAD (50%) ⁽¹⁾		
Máximo	≥977 M€	50%
Mínimo	≤663 M€	0%
RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA EN COMPARACIÓN CON UN GRUPO DE COMPAÑÍAS (50%)		
Máximo	Posiciones 1 a 3	50%
Mínimo	Posiciones 10 a 18	0%

(1) Se considerará como Flujo de Actividad la suma del Flujo de Operaciones antes de Impuestos y el Flujo neto de Inversión, excluyendo las operaciones de inversión o desinversión no comprometidas a la fecha de inicio del Plan, así como los flujos de operaciones relacionados con dichas inversiones.

REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS NO EJECUTIVOS

La retribución de los Consejeros No Ejecutivos viene determinada por una asignación (fija más complementaria) y dietas. Su retribución se sitúa en la mediana de las retribuciones de los consejeros no ejecutivos del IBEX35.

La normativa interna de Ferrovial establece que la retribución de los Consejeros Externos será la necesaria para remunerar convenientemente la responsabilidad y la dedicación que el cargo exija, sin comprometer su independencia.

Las fórmulas retributivas, consistentes en la entrega de acciones, opciones, instrumentos referenciados al valor de la acción o vinculados al rendimiento de la Sociedad se limitarán a los Consejeros Ejecutivos.

REMUNERACIÓN DE LA ALTA DIRECCIÓN

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

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

(2) Desvinculación de dos miembros de A. Dirección (cifra sujeta a IRPF) y un bonus de incorporación.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RAFAEL DEL PINO

Presidente Ejecutivo y Dominical

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid, 1981); MBA, MIT Sloan School of Management (1986).
 - Presidente de Ferrovial desde 2000 y Consejero Delegado desde 1992. Presidente de Cintra entre 1998 y 2009.
 - Miembro del MIT Energy Initiative's External Advisory Board y el MIT Sloan European Advisory Board. También forma parte del International Advisory Board de IESE y es miembro de la Real Academia de Ingeniería.
 - Ha sido Consejero de Zurich Insurance Group, Banesto y Uralita.
- Otra información:
D. Rafael del Pino tiene una participación de control en el accionista Rijn Capital B.V.

ÓSCAR FANJUL

Vicepresidente Externo Independiente

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

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

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

IGNACIO MADRIDEJOS

Consejero Delegado Ejecutivo

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA por la Universidad de Stanford.
- Consejero Delegado de Ferrovial desde 2019.
- Ha sido Presidente Regional de CEMEX Estados Unidos; Presidente Regional de CEMEX Norte de Europa; responsable global de las áreas de Energía, Seguridad y Sostenibilidad de CEMEX; Presidente de CEMEX España; y Consejero Delegado de CEMEX Egipto. Anteriormente trabajó en McKinsey y Agroman.
- Ha sido asimismo Presidente de OFICEMEN (Agrupación de fabricantes de cemento de España), IECA (Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones) y CEMBUREAU (Asociación Europea del Cemento).

MARÍA DEL PINO

Externa Dominical

- Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales (Universidad Complutense de Madrid); PDD por el IESE.
 - Consejera de Ferrovial desde 2006.
 - Presidenta de la Fundación Rafael del Pino. Representante persona física de Menosmares, S.L., que ocupa los cargos de Presidenta/ Vicepresidenta del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.A.U. de forma rotatoria y de Vicepresidenta del Consejo de Administración de Pactio Gestión, SGIC, S.A.U. Miembro del Patronato Princesa de Asturias.
 - Ha sido miembro del Consejo Rector de la Asociación para el Progreso de la Dirección y patrono de la Fundación Codespa y de la Fundación Científica de la Asociación Española contra el Cáncer.
- Otra información:
D^a. María del Pino es socia mayoritaria, así como Presidenta y Consejera Delegada del accionista Menosmares, S.L.

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



SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA
Otro Externo

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

JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO
Externo Independiente

- Ingeniero Industrial (Universidad Politécnica de Barcelona). Graduado ISMP en Harvard Business School. Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado.
- Consejero de Ferrovial desde 2009. Consejero de Cintra entre 2004 y 2009.
- Presidente Honorario y Consejero de Grupo Maxam; Presidente de la Fundación Maxam y miembro del Patronato del Museo de la Minería y la Industria.
- Ha sido Presidente ejecutivo de Grupo Maxam; Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía; Consejero de Dinamia, Uralita y Duro Felguera.

JOAQUÍN DEL PINO
Externo Dominical

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

PHILIP BOWMAN
Externo Independiente

- Licenciado con honores en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Máster en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Miembro del *Institute of Chartered Accountants in England & Wales*.
- Consejero de Ferrovial desde 2016.
- Presidente no ejecutivo de Tegel Group Holdings Limited, Sky Network Television Limited y Majid Al Futtaim Properties; Consejero no ejecutivo de su sociedad matriz, Majid Al Futtaim Holding LLC y de su sociedad vinculada Majid Al Futtaim Capital LLC; y Consejero no ejecutivo de Kathmandu Holdings Limited y de Better Capital PCC.
- Ha sido Presidente de Potrero Distilling Holdings, Coral Eurobet y Liberty; Presidente no ejecutivo de The Munroe Group (UK); Consejero Delegado de Smiths Group, Scottish Power y Allied Domecq; Consejero de Burberry Group, Berry Bros. & Rudd, Scottish & Newcastle Group, Bass, British Sky Broadcasting Group y Coles Myer.

HANNE SØRENSEN
Externa Independiente

- Máster (MSc) en Economía y Administración de Empresas por la Universidad de Aarhus (Dinamarca).
- Consejera de Ferrovial desde 2017.
- Consejera no ejecutiva de LafargeHolcim, Delhivery, Sulzer, Tata Motors, Tata Consulting Services y Jaguar Land Rover Plc (y sus filiales Jaguar Land Rover Holdings Ltd y Jaguar Land Rover Ltd).
- Ha sido Consejera Delegada de Damco y Maersk Tankers; Directora Comercial de Maersk Line; y Directora de Finanzas para la región de Asia de Maersk Line (Grupo A.P. Moller-Maersk). Ha sido asimismo Presidenta de ITOFF, Vicepresidenta de Hoegh Autoliners y Consejera de Axlcel y de INTTRA.

BRUNO DI LEO
Externo Independiente

- Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Ricardo Palma y título de posgrado de la Escuela Superior de Administración de Negocios, ambos en Lima (Perú).
- Consejero de Ferrovial desde 2018.
- Consejero no ejecutivo de Cummins Inc. Miembro del Consejo Consultivo Internacional del IESE en España y del Consejo Consultivo del Centro Deming de Columbia Business School.
- Ha desarrollado su carrera profesional en el grupo multinacional IBM. Ha sido Vicepresidente Senior de IBM Corporation; Vicepresidente Senior de Mercados Globales; Director General de la División de Mercados en Expansión; Director General de Servicios Globales

de Tecnología para el Suroeste de Europa y Presidente para el Noreste del continente europeo; Director General de IBM Latinoamérica y Director General de IBM Brasil.

JUAN HOYOS
Externo Independiente
Consejero Coordinador

- Licenciado en Ciencias Económicas (Universidad Complutense de Madrid); Máster en Administración de Empresas (MBA), Finanzas y Contabilidad por Columbia Business School.
- Consejero de Ferrovial desde 2019.
- Consejero de Inmoglaciary Gescobro.
- Ha sido Presidente, Socio Director de McKinsey & Company Iberia y Miembro del Consejo de Accionistas de McKinsey & Company a nivel mundial; Vicepresidente Ejecutivo de Estrategia, Marca y Marketing de Banco Santander Brasil; Presidente Ejecutivo de Haya Real Estate; y Consejero de Banco Santander Chile y Banco Santander Méjico.

GONZALO URQUIJO
Externo Independiente

- Licenciado en Ciencias Económicas y Políticas por la Universidad de Yale (Estados Unidos). Máster en Administración de Empresas (MBA) por el Instituto de Empresa (Madrid).
- Consejero de Ferrovial desde 2019.
- Presidente ejecutivo de Abengoa-Abenewco; Consejero de Gestamp; Presidente de la Fundación Hesperia; miembro del Patronato de la Fundación Princesa de Asturias.
- Ha sido Presidente de ArcelorMittal España; miembro de la dirección general de ArcelorMittal y responsable de los sectores de Productos Largos, Acero Inoxidable, Tubos, Mercados Emergentes; Director General Financiero y responsable del sector de Distribución de Arcelor; Director General Financiero de Aceralia Corporación Siderúrgica. Anteriormente trabajó en Citibank y Crédit Agricole. También ha sido Presidente de la Fundación ArcelorMittal y de UNESID (Unión de Empresas Siderúrgicas); Consejero de Aceralia, Atlantica Yield, Aperam, Vocento y otras sociedades cotizadas.

SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE
Secretario

- Abogado del Estado (en excedencia); Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid.
- Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009.
- Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos reputadas firmas de abogados; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

COMITÉ DE DIRECCIÓN



01



02



03



04



05



06



07



08



09



10

01 / IGNACIO MADRIDEJOS
CONSEJERO DELEGADO

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

02 / ALEJANDRO DE LA JOYA

CONSEJERO DELEGADO DE CINTRA

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

03 / CARLOS CEREZO

DIRECTOR GENERAL DE RECURSOS HUMANOS

Licenciado en Filosofía por la Universidad Complutense de Madrid, Máster en Dirección de RR.HH. por el CEU y Executive MBA por el Instituto de Empresa. Se incorporó a Ferrovial en el año 2006, ocupando desde 2015 el puesto de director de Recursos Humanos y Comunicación de Ferrovial Servicios. Con anterioridad fue director de Desarrollo Corporativo de RR.HH. y director de RR.HH. de Corporación. En 2020, nombrado Director General de Recursos Humanos. Antes de su incorporación a la compañía, desempeñó diversos puestos de responsabilidad en el ámbito de la consultoría de recursos humanos en IBM y en PWC.

04 / DIMITRIS BOUNTOLOS

DIRECTOR GENERAL DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN E INNOVACIÓN (CIIO)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada. Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Stanford, ESADE e IESE. En su trayectoria como emprendedor cabe destacar su participación como fundador y socio en diferentes startups en el sector espacio, drones, *employee experience*, etc. como Zero 2 Infinity, Guudjob, BlueSouth e IllusionBox. Ha asumido diferentes puestos de responsabilidad en Iberia, destacando la dirección de transformación y desarrollo del Hub y la vicepresidencia de Experiencia de Cliente, también ha sido Chief Digital Officer en Latam Airlines, consejero senior del Chief Innovation Officer de la NASA, en Houston; y de transformación digital para el sector de Viajes, Transporte y Logística en la consultora McKinsey.

05 / ERNESTO LÓPEZ MOZO

DIRECTOR GENERAL ECONÓMICO-FINANCIERO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por The Wharton School de la Universidad de Pensilvania. En octubre de 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero de Ferrovial. Anteriormente ocupó diversos cargos directivos en el Grupo Telefónica, JP Morgan y Banco Santander. Trabajó en Obra Civil antes de obtener el título MBA. Miembro del IFRS Advisory Council (2013-2015). Desde 2017 es Presidente de la Comisión de Auditoría y Control y miembro del Consejo de Administración de Aegon España, S.A.

06 / FIDEL LÓPEZ SORIA

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL SERVICIOS

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

07 / IGNACIO GASTÓN

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL AGROMAN

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Cantabria y MBA por la London Business School. Se incorporó a Ferrovial en 1995 y durante su carrera profesional ha ocupado distintos cargos de responsabilidad en las divisiones de Construcción y Servicios. En 2003 se incorporó a Amey, pasando en 2007 a ocupar la posición de Director de Ferrovial Construcción en Reino Unido. En 2013 fue nombrado Director General de Ferrovial Servicios España, posición que ocupó hasta ser elegido Consejero Delegado de Ferrovial Agroman, ahora Ferrovial Construcción, en noviembre de 2018.

08 / JORGE GIL

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL AEROPUERTOS

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

09 / MARÍA TERESA PULIDO

DIRECTORA DE ESTRATEGIA CORPORATIVA

Licenciada en Economía por Columbia University y MBA por MIT Sloan School of Management. Ha desarrollado su carrera en Estados Unidos, España y Venezuela. En 2011 se incorporó a Ferrovial como Directora de Estrategia Corporativa. Anteriormente ocupó diversos cargos en banca en Citi, Deutsche Bank, Bankers Trust, Wolfensohn y en consultoría en McKinsey. Desde 2014 es miembro del Consejo de Administración de Bankinter, desde 2006 es parte del MIT Sloan Executive Board (EMSAEB) y del Consejo de la Fundación Eugenio Mendoza.

10 / SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE

SECRETARIO GENERAL

Abogado del Estado (en excedencia); Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009. Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos conocidas firmas de abogados; representante del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; y profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.



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

1.7

EVOLUCIÓN
DE LOS NEGOCIOS



EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

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

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

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

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

AUTOPISTAS

Durante 2020 se distribuyeron dividendos por 340 millones de euros, comparado con los 494 millones de euros del año pasado. Respecto al impacto a corto y medio plazo del COVID-19 en los principales activos de autopistas, en la medida que se consiga inmunidad de rebaño durante el año 2021 y una reactivación económica posterior, se espera que se produzca una recuperación más rápida de los tráficos. La compañía continuará focalizando sus esfuerzos en maximizar la calidad del servicio prestado optimizando sus ingresos y costes, dentro del marco permitido por los contratos de concesión.

- En **Canadá**, en un entorno de recuperación de los impactos causados por la COVID-19, la 407 ETR continuará trabajando en medidas de optimización y control del coste, sin abandonar el desarrollo de su estrategia de generación de valor para el usuario. La autopista seguirá invirtiendo en el *Data Lab* para conocer mejor el comportamiento de grupos de usuarios y poder personalizar sus propuestas de valor, así como en la mejora de sus sistemas

de gestión de clientes, lo que le permitirá dar una atención más personalizada a través de planes de fidelización y ofertas individualizadas. Gracias a estas inversiones estratégicas, la 407 ETR se encontrará en una posición privilegiada para afrontar los nuevos retos que se avecinan.

- En **EE.UU.**, las *Managed Lanes* se vieron impactadas por las restricciones a la movilidad derivadas de la pandemia de la COVID-19; sin embargo, la evolución del tráfico ha sido notable en todos los activos en la medida que esas restricciones se han ido relajando en las diferentes jurisdicciones. Esta evolución del tráfico de muestra la solidez de la solución de las *Managed Lanes* y la fortaleza económica de los entornos en que opera la compañía, lo que ha permitido mitigar la pérdida de ingresos aprovechando la flexibilidad tarifaria con la que cuentan los contratos de *Managed Lanes*.

Adicionalmente, Cintra seguirá con la ejecución de los proyectos en construcción: I-66 y segmento 3C de NTE35W.

- En **Australia**, Cintra continuará con la gestión de la autopista Toowomba, abierta al tráfico en su totalidad en septiembre de 2019. Asimismo, en 2021 está prevista la apertura total al tráfico del proyecto *Western Roads Upgrade*.
- En los **demás mercados**, Cintra continuará gestionando los activos que se encuentran en operación, completará la apertura al tráfico de varios tramos de la Ruta del Cacao, en Colombia, y D4R7, en Eslovaquia, y seguirá con la ejecución de la construcción de Silvertown, en Reino Unido.

Además, Cintra continuará su actividad de licitación en las regiones objetivo de la compañía (Norteamérica, Europa, Australia, Colombia, Chile y Perú), enfocándose prioritariamente en proyectos *greenfield* complejos, dado su elevado potencial de creación de valor.

AEROPUERTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONSTRUCCIÓN

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

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

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

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

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

- En **Polonia** la licitación pública mantiene buenas perspectivas gracias a los planes nacionales de inversión de carreteras y ferrocarriles hasta 2025-26, apoyados en los Fondos UE 2014-20. Igualmente, se espera un nivel elevado de asignación de fondos bajo el nuevo marco financiero plurianual de 2021-27 de la UE, que garantiza estabilidad futura de la inversión en el país. En 2021 se prevé estabilidad en ventas, manteniendo la estrategia marcada por la mayor selectividad en la contratación, evitando asumir riesgos elevados.
- En **Reino Unido e Irlanda**, pese a las incertidumbres derivadas del Brexit y de la COVID-19, continúa la promoción de grandes obras de infraestructuras, como demuestra la licitación de relevantes programas de obra pública como *Highways England*, *High Speed 2*, *Network Rail*, *Transport for London* o *Irish National Development Plan*. Las ventas en 2021 registrarán un ligero crecimiento, que se incrementará a medio plazo gracias a las relevantes adjudicaciones de años anteriores y a las recientes del tren de alta velocidad británico.
- También en **Latinoamérica** y otros mercados las expectativas son favorables, con un elevado *pipeline* en el que destacan proyectos concesionales junto a otras divisiones de Ferrovial, y otras obras relevantes de metro y túneles, como el recientemente adjudicado Metro de Oporto. Para 2021 se espera un nivel de ventas similar a 2020.

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

SERVICIOS

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

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

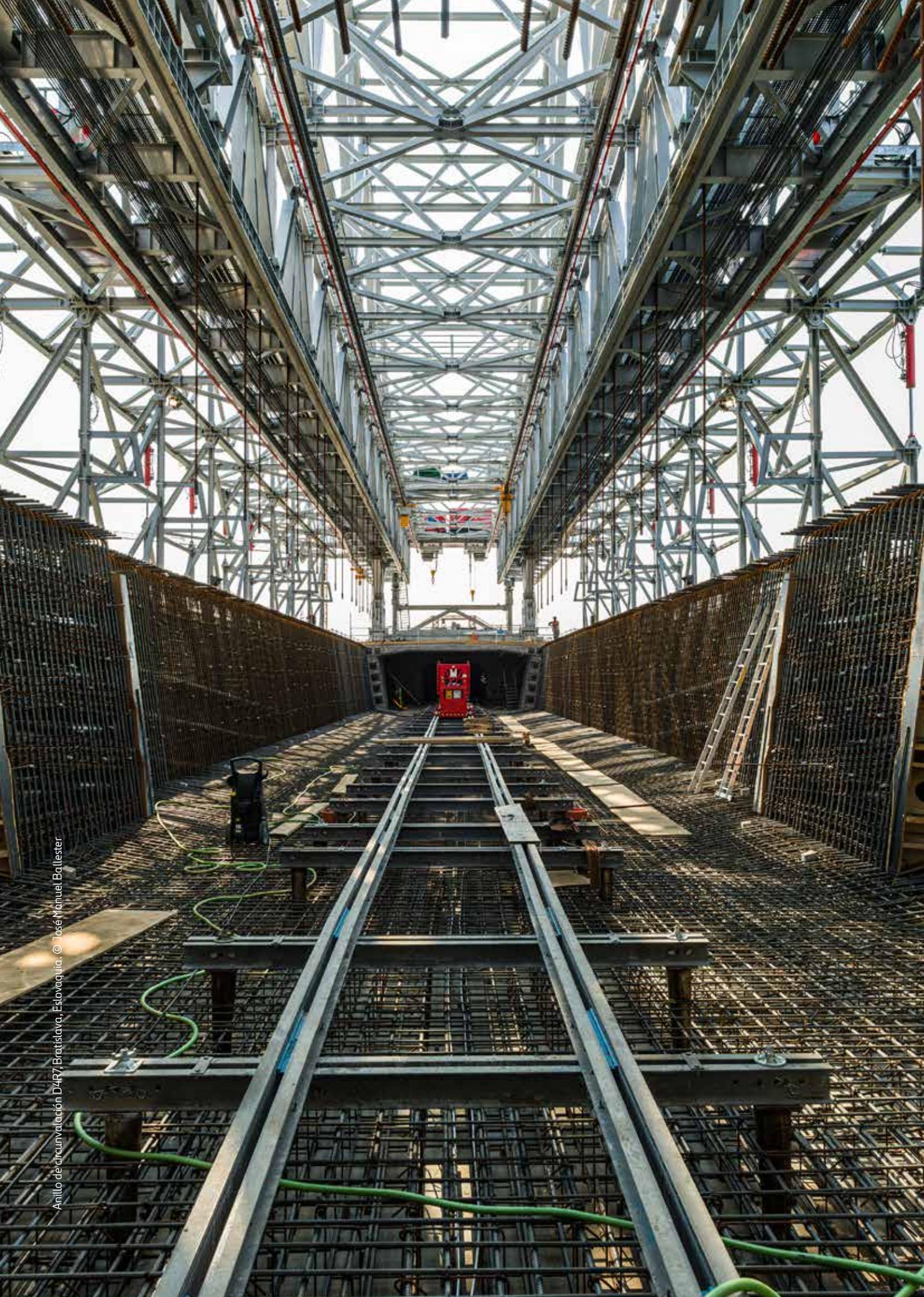
Paralelamente, Ferrovial mantiene su compromiso de desinversión de todas las actividades de Servicios. Tras el acuerdo alcanzado con Ventia Services Group para la venta de Broadpectrum en diciembre de 2019, Ferrovial concluyó la venta de las operaciones de Ferrovial Servicios en Australia y Nueva Zelanda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

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

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

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

En resumen, las previsiones en 2021 estarán condicionadas por la evolución de la actividad económica en las distintas geografías en las que opera Ferrovial Servicios, cuya prioridad, junto al desarrollo de los distintos procesos de desinversión, consiste en la pronta recuperación de los márgenes de rentabilidad a los ratios previos al inicio de la crisis sanitaria.



Anillo de circunvalación D4P7, Bratislava, Eslovaquia. © José Manuel Ballester



Frontón Bèti-Jai, Madrid, España. © José Manuel Ballester

ANEXO

Medidas Alternativas de Rendimiento
Gestión de la Sostenibilidad
Principios de reporte
Task Force on Climate-Related
Disclosures
Cuadro de mando
Contenidos del Estado de Información no
Financiera
Indicadores SASB
Indicadores GRI Standards
Anexo a indicadores GRI
Glosario de términos
Informe de Verificación



MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

La compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF). Adicionalmente, la Dirección proporciona en el Informe de Gestión y de las Cuentas Anuales Consolidadas de diciembre otras medidas financieras no reguladas en las NIIF, denominadas APM's (Alternative Performance Measures), según las Directrices del European Securities and Markets Authority (ESMA). La Dirección utiliza estos APMs en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación, se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>. Adicionalmente, en dicha página web se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales.

EBITDA = RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado y activos por derecho de uso de arrendamientos.
 - **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado y de los activos por derecho de uso que se reportan en una línea separada).
 - **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.
 - **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
 - **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.
- desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado").
 - En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
 - Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
 - En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
 - En el caso de cambio en el modelo contable de un contrato o activo, cuando este sea material, la homogeneización se realiza aplicando el mismo modelo contable al resultado operativo del año anterior.
 - Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
 - Con respecto a la división de Servicios, que en la Cuenta de Resultados Consolidada se presenta como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que esté clasificado por actividades discontinuadas.
 - Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LFL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos períodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión y su reconciliación en el Anexo a este documento.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para propor-

cionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.

- **Comparativas:** el comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior, salvo por el siguiente ajuste, que se realizó exclusivamente en 2019: Con motivo de la adopción de la NIIF 16 sobre arrendamientos, y para una mejor comparación de las cifras de resultado bruto de explotación y resultado de explotación con las del año anterior, en el que aún no se aplicaba esta norma, se procedió a deshacer los ajustes por este concepto, revirtiendo el ajuste por gasto financiero y amortización del derecho de uso y reconociendo un mayor gasto operativo por los arrendamientos, como si la nueva norma no se hubiera aplicado en 2019.

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

- **Definición:** los ajustes a la Cuenta de Resultados Consolidada relativa a resultados procedentes de: cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos e impacto de los dos elementos previos en participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia.
- **Reconciliación:** un desglose detallado de los Ajustes por Valor Razonable se incluye en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe de Gestión y de las Cuentas Anuales Consolidadas).
- **Explicación del uso:** los Ajustes por Valor Razonable pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros al evaluar la rentabilidad subyacente de la compañía, al ser capaces de excluir elementos que no generan caja y que pueden variar sustancialmente de un año a otro debido a la metodología contable de cálculo del valor razonable.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los ajustes de valor razonable es el mismo que el año anterior.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio. El pasivo por arrendamientos (por la aplicación de la nueva norma NIIF 16) no forma parte de la Deuda Neta Consolidada.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado en el apartado 5.2 de Deuda Neta Consolidada de las Cuentas Anuales Consolidadas y en la sección Deuda

Neta y Reporting Corporativo del Informe de Gestión.

- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - Deuda neta de proyectos de infraestructuras. Es la deuda asegurada (“ring-fenced”) que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.
 - Deuda neta exproyectos. Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

- **Definición:** es la suma de la tesorería y equivalentes ex proyectos y de las líneas de crédito a corto y largo plazo comprometidas no dispuestas al final del periodo que corresponden a créditos concedidos por entidades financieras que podrán ser dispuestos por la Compañía en los plazos, importe y resto de condiciones acordadas en el contrato.
- **Reconciliación:** la reconciliación viene desglosada en el Informe de Gestión Intermedio de septiembre.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la liquidez de la que la compañía dispone para hacer frente a cualquier compromiso.
- **Comparativas:** la compañía no presenta comparativas de años anteriores por no considerar relevante la información.
- **Coherencia:** se establece por primera vez el criterio para explicar la liquidez del Grupo.

CARTERA

- **Definición:** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.
- **Reconciliación:** la cartera se presenta en las secciones Principales cifras de las secciones Servicios y Construcción del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en

NIF. Sin embargo, se proporciona una conciliación con la cifra de ventas de construcción y servicios detallada en la Nota 2.1 Ingresos de explotación de las Cuentas Anuales Consolidadas. Dicha conciliación se realiza en base a que el valor de cartera de una obra determinada se compone del valor de contratación de la misma menos la obra ejecutada, la cual es el principal componente de la cifra de ventas. La diferencia entre la obra ejecutada y la cifra de ventas de Construcción y Servicios reportada en los Estados Financieros de Ferrovial se debe a que en la última se añaden los ajustes de consolidación suplidos, venta de maquinaria, ingresos por confirming y otros ajustes. Adicionalmente a las adjudicaciones y a la obra ejecutada, también impacta sobre el movimiento entre la cartera a origen (correspondiente al ejercicio anterior) y la cartera final (del ejercicio en curso), el impacto por tipo de cambio de las adjudicaciones realizadas en el pasado en moneda distinta al euro, las rescisiones (se da si hay finalización anticipada de un control), o los movimientos por cambio de perímetro, tal y como se muestra en las tablas al final del presente documento.

- **Explicación del uso:** La Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía, ya que la cartera para una obra determinada será la venta final de dicha obra menos la obra ejecutada neta a origen.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y deudas comerciales.
- **Reconciliación:** en la Nota 5.3 Flujo de caja de las Cuentas Anuales Consolidadas, la compañía proporciona una reconciliación entre la variación del capital circulante recogido en el Balance (ver descripción en Sección 4 Capital Circulante de las Cuentas Anuales Consolidadas) y la variación del fondo de maniobra mostrado en el Estado de Flujos de Caja.
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA

- **Definición:** es la suma de los dividendos recibidos por el accionista, la revalorización/depreciación de las acciones y otros pagos como entrega de acciones o planes de recompra.
- **Reconciliación:** el retorno total para el accionista se presenta en la sección de la acción del apartado 1.1. del Informe de Gestión. No

hay ninguna medida financiera comparable en NIF.

- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores y analistas financieros, para evaluar el rendimiento que los accionistas han recibido a lo largo del año a cambio de su aportación en capital de la empresa.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el retorno al accionista es el mismo que el año anterior.

INVERSIÓN GESTIONADA

- **Definición:** la inversión gestionada se presenta en la sección de Autopistas dentro del apartado 1.2. del Informe de Gestión. Durante la fase de construcción es el valor total de la inversión a realizar. Durante la fase de explotación, este importe se incrementa por la inversión adicional. Los proyectos se incluyen una vez firmado el contrato con la Administración correspondiente (cierre comercial), fecha en la que se dispone normalmente de unas condiciones de financiación provisionales que se confirman con posterioridad tras el cierre financiero. Para todos los proyectos, incluyendo los que se integran por puesta en equivalencia, se considera el 100% de inversión, con independencia de la participación de Ferrovial. Los proyectos se excluyen con criterios homogéneos a la salida del perímetro de consolidación.
- **Reconciliación:** La inversión gestionada a cierre de diciembre de 2020 asciende a 20.800 millones de euros (21.949 millones de euros en 2019), y comprende 25 concesiones en 9 países. El desglose de la inversión gestionada por tipo de activo es la siguiente:
 - Proyectos modelo Activo Intangible CINIIF 12 (en explotación), 7.133 millones de euros (7.324 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). La inversión gestionada corresponde con el saldo de inversión bruta en estos proyectos incluida en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas excepto por los compromisos futuros de inversión: 5.553 millones de euros de NTE, NTE35W, LBJ e I-77 incluidos en Autopistas USA (5.905 millones de euros en 2019). Adicionalmente se incluyen 391 millones de euros de Azores, incluidos en Resto Autopistas, así como el traspaso de 521 millones de euros procedentes de Autema, tras la comunicación del Tribunal Supremo recibida en octubre de 2020 de no admitir a trámite el recurso de casación contra la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que ratificaba los cambios introducidos en el contrato de la concesión por la Generalitat de Cataluña (concedente) en 2015. Como consecuencia, tal como indica en la nota 6.5.1.a) de las Cuentas Anuales Consolidadas, en el ejercicio 2020 el proyecto pasa a registrarse bajo el modelo de activo intangible.
 - Proyectos modelo Activo Intangible CINIIF 12 (en construcción), no existe actualmente ningún proyecto.
 - Proyectos modelo Cuenta a Cobrar CINIIF 12: no existe actualmente ningún proyecto, tras el comentado traspaso de Autema a modelo intangible.
 - Consolidación por puesta en equivalencia, 13.623 millones de euros (14.177 millones de euros a 31 de diciembre 2019). Incluye proyectos tanto en explotación como en construcción que se integran por puesta equivalencia, como 407ETR y Extensiones 4.178 millones de euros de inversión gestionada al 100% (4.421 millones de euros a 31 de diciembre 2019), o

l-66, con 3.016 millones de euros, al 100% (2.695 millones de euros a 31 de diciembre 2019). En el estado consolidado de situación financiera estos proyectos se integran en el epígrafe de Inversiones en asociadas, por lo que no es posible conciliar la inversión con el saldo de balance.

- **Explicación del uso:** es un dato utilizado por la Dirección para indicar el tamaño de la cartera de activos que gestiona.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la inversión gestionada es el mismo que el año anterior.

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan de la siguiente manera:
 - Divisiones de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos): los resultados proporcionales de los proyectos de infraestructuras se calculan como la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichos proyectos, independientemente del criterio de consolidación utilizado.
 - Resto de divisiones: los resultados proporcionales incluyen las mismas cifras que la cuenta de resultados consolidada, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional no sería relevante.

Esta información se prepara para las ventas y para el resultado bruto de explotación.

- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales ha cambiado desde el año anterior, en el que se utilizaba la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación de forma estricta para todas las sociedades del grupo. Como se ha comentado anteriormente, en el ejercicio 2020 solo se ha aplicado el resultado proporcional a las divisiones de infraestructuras, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional al resto de negocios no sería relevante..

IMPACTO COVID-19

- **Definición:** El impacto de la COVID-19 en los negocios de Ferrovial

se ha estimado teniendo en cuenta las siguientes premisas para cada una de ellas:

Negocios de Infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos)

El impacto de la COVID-19 se ha estimado con la caída del tráfico resultante de comparar los volúmenes del presente ejercicio con los del mismo periodo del año anterior. En términos de flujo de caja, se ha considerado como la reducción de dividendos de proyectos de infraestructuras, al compararlos con los recibidos en el año anterior.

División de Construcción

El impacto de la COVID-19 se ha calculado con un enfoque de abajo a arriba, a nivel de proyecto, analizándose el impacto de considerar los siguientes elementos que han impactado a los resultados del negocio:

- Costes fijos de actividades interrumpidas, procesos adaptados en proyectos en fase inicial o pérdida de productividad como consecuencia de la menor actividad (por ejemplo, alquileres de maquinaria, oficinas y equipos u otros costes indirectos).
- Aumento de costes necesarios para cumplir con las fechas de entrega de los proyectos.
- Retrasos en suministros.
- Cierre de fronteras y dificultad para movilizar equipos propios.
- Gastos relacionados con las nuevas medidas de Seguridad y Salud.
- Retraso en el comienzo de nuevos proyectos.

División de Servicios

El impacto de la COVID-19 se ha calculado con un enfoque de abajo a arriba, a nivel de proyecto, y comparando los resultados del presente ejercicio con los del Presupuesto del año. Este cálculo incluye las siguientes tipología de impactos:

- Estimación directa de reducción de actividad (por ejemplo, toneladas de tratamiento de residuos, tráfico o frecuencia de trenes).
- Clientes impactados significativamente por la COVID-19 que los haya llevado a reducir considerablemente su actividad. El mayor efecto de este impacto se ha producido en los contratos de Oil&Gas en Norte América.
- En transporte (principalmente trenes) y contratos de Utilities en Amey, paradas o retrasos en trabajos no esenciales y adjudicaciones previstas, junto con desviaciones de costes para cubrir la disponibilidad de los empleados debido a las cuarentenas y medidas de refuerzo en Seguridad y Salud.
- **Reconciliación:** se ha incluido un desglose de los diferentes impactos por división de negocio en la nota 1.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas.
- **Explicación del uso:** Ferrovial incluye el impacto de la COVID-19 para proporcionar una medición más fiable de la rentabilidad recurrente de sus negocios, una vez excluido el impacto no recurrente directamente relacionado con la pandemia.
- **Comparativas:** La comparativa con el año anterior no es aplicable, habiendo comenzado la pandemia en el ejercicio actual 2020.
- **Coherencia:** Este es el primer año en el que el impacto de la COVID-19 es aplicable.

GESTIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD

Ferrovial entiende a la sostenibilidad y la responsabilidad corporativa (RC) como un compromiso voluntario pero imprescindible para participar en el desarrollo económico, social y medioambiental de las comunidades donde opera. La Política de RC se fundamenta en los principios del Pacto Mundial y en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados relacionadas con la materia. Corresponde al Consejo de Administración de Ferrovial velar por que se cumplan estos principios que voluntariamente ha asumido la compañía. La política está disponible en www.ferrovial.com.

El contenido del presente documento constituye un informe en sí mismo de la Política de RC. Este ofrece a sus grupos de interés datos pormenorizados sobre los instrumentos de apoyo de la política para hacer efectivo su cumplimiento; la estrategia de Responsabilidad Corporativa, formulada en el Plan Estratégico 20.19 y que tiene su continuidad en el Plan de Sostenibilidad; y las prácticas concretas en materia de RC, que se mencionan en sus apartados correspondientes.

COMITÉ

El Comité de Sostenibilidad lo preside el Director de Sostenibilidad y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Construcción, Servicios y Movilidad) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad y Salud Laboral, Calidad y Medio Ambiente, Riesgos e Innovación, Responsabilidad Social Corporativa, Estrategia y Relación con Inversores). Con carácter anual, el presidente del comité reporta al Consejo de Administración.

El Comité de Sostenibilidad constituye el nexo entre las áreas de negocio y la corporación con la Alta Dirección, informando sobre los avances y resultados, y proponiendo acciones hacia el Comité de Dirección, así como transmitiendo hacia el resto de la compañía la aprobación de las propuestas y resultados.

El objetivo principal de este comité es definir el Plan Estratégico de Sostenibilidad y velar por su seguimiento. Sus funciones se pueden resumir en las siguientes:

- Diseñar, actualizar y, en su caso, mejorar la Estrategia de Sostenibilidad.
- Supervisar y evaluar el desempeño de la compañía en el ámbito de la sostenibilidad a partir de indicadores y planes de acción establecidos.
- Proponer grupos de trabajo sobre asuntos específicos.
- Compartir buenas prácticas de cada una de las áreas en asuntos de sostenibilidad.
- Proporcionar información para divulgar sobre sostenibilidad (tanto interna como externa).
- Analizar y evaluar las tendencias de sostenibilidad, así como los nuevos riesgos y oportunidades de negocio

PLAN ESTRATÉGICO

El Plan Estratégico es la herramienta indispensable para garantizar que la RC es efectiva en el cumplimiento de su misión y contribuye al desarrollo del negocio, la generación de confianza entre sus grupos de interés y el cumplimiento de los objetivos en el medio y largo plazo.

Ferrovial desarrolla cada tres años su plan, realizando un análisis anual de su grado de cumplimiento. En 2019 ha concluido el periodo de aplicación del tercer plan de RC de la compañía, denominado Plan 20.19, que ha estado vigente durante el periodo 2017 – 2019.

Para el periodo 2020-2022 el Comité de Sostenibilidad ha impulsado el nuevo Plan, *Sustainability Strategy 2030*, elaborado teniendo en cuenta las principales macrotendencias globales, el entorno regulatorio y normativo (Agenda 2030 de Naciones Unidas, Cambio Climático y el *European Green Deal*), los principales marcos en materia económico-financiero (*Task Force on Climate-Related Disclosures (TCFD)*, *Taxonomy* y el Plan europeo *Next Generation*), los retos de carácter social (nueva agenda urbana, nuevos hábitos de movilidad, efectos post-COVID como el teletrabajo así como el incremento del e-commerce), factores tecnológicos (transición energética y la digitalización), factores medioambientales (cambio climático, escasez del recurso hídrico, pérdida de la biodiversidad o la salud pública), los requerimientos de inversores ESG, los principales marcos de reporting (*Global Reporting Initiative*, *Sustainability Accounting Standards Board (SASB)* y el TCFD, así como informes de tendencias en RC de diversas instituciones de prestigio. Además, al igual que el Plan anterior, está alineado con la agenda global que marcan los Objetivos de Desarrollo Sostenible, poniendo el foco especialmente en los ODS 6 (agua y saneamiento), 9 (innovación e infraestructuras) y 11 (ciudades y comunidades sostenibles).

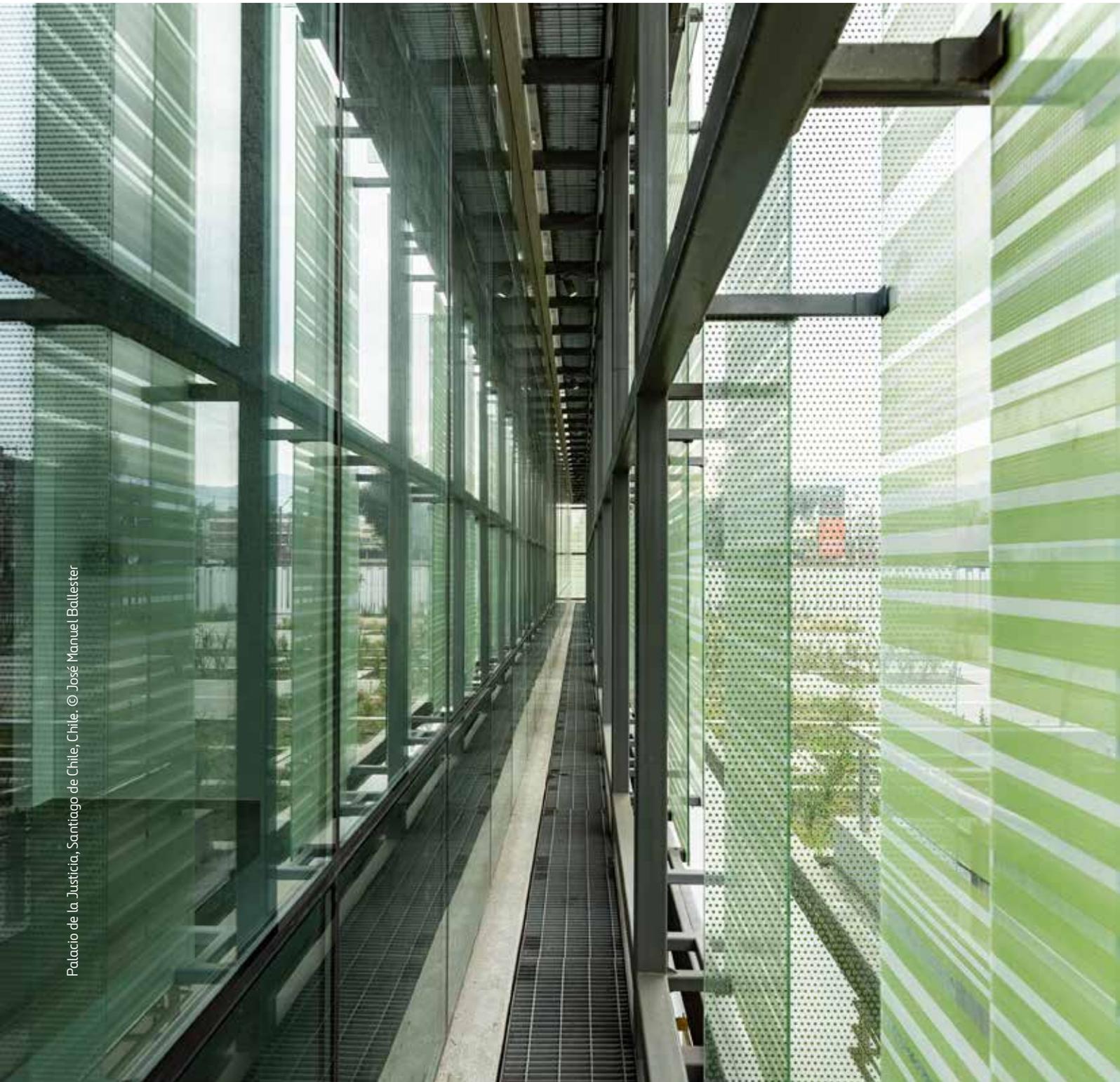
Cuenta con áreas de actuación y objetivos concretos para cada año de vigencia, alineados con la estrategia de negocio, el plan Horizon 24, y abarcando la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes a los proveedores. Las iniciativas se agrupan en torno a seis macrotendencias globales que terminarán condicionando irrevocablemente el negocio de cualquier compañía y que, a través de este plan, Ferrovial pretende abordar. Son las siguientes:

- Estrategia de Cambio Climático 2030, Plan de descarbonización.
- Huella hídrica.
- Capital natural.
- Economía circular.
- Movilidad sostenible.
- Inversión en la comunidad e impacto social.
- Innovación alineada con la sostenibilidad.
- Buen gobierno y ética empresarial.
- Seguridad y salud.
- Alianzas.

ÍNDICES

Ferrovial es periódicamente evaluada por analistas que tienen en cuenta el desempeño ESG de la compañía. En 2020 la compañía formó parte de los principales índices de sostenibilidad:

- *Dow Jones Sustainability Index (DJSI)*: Ferrovial es miembro de este índice selectivo durante los últimos 19 años. Recientemente ha recibido la distinción *Bronze* en el *Sustainability Yearbook 2021*.
- *FTSE4Good*: la compañía forma parte de este índice en sus últimas 17 ediciones.
- *CDP (Carbon Disclosure Project)*: máxima calificación "A" por su compromiso en la lucha contra el cambio climático.
- *MSCI*: "A", puntuación más alta de su sector.
- *VIGEO*: miembro de los selectivos *Euronext-Vigeo Eurozone 120* y *Europe 120*.
- *STOXX*: la compañía forma parte de este índice por sexto año consecutivo
- *ISS ESG*: categoría *Prime*.
- *GRESB*: 81 puntos, A+.



PRINCIPIOS DE REPORTE

PERÍMETRO DE LA INFORMACIÓN

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes. Para obtener una información detallada de las compañías incluidas se puede consultar el perímetro en las Cuentas Anuales Consolidadas.

Durante 2020 se han producido operaciones que han supuesto cambios en el perímetro por la adquisición de compañías, adjudicación de nuevos contratos o inicio de nuevos negocios. También se han producido reestructuraciones de sociedades. Destaca la venta de Broadpectrum a Ventia por 465 millones de dólares australianos y la venta del 50% de *TW Power Services*, por 20 millones de dólares australianos. Para más información consultar desde la páginas 124-126 de Evolución de los negocios.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Para el reporte se incluyen todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control económico, entendiéndose por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta el 100% de la información. El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas, a partir de la página 266. Aunque el negocio de Servicios se trata como una actividad clasificada como discontinuada desde el punto de vista financiero al estar disponible para la venta, para dar cumplimiento a los requerimientos de la ley 11/2018 de información no financiera sí incluye en su perímetro esta división, ofreciendo una visión completa de todos los aspectos e impactos del negocio. Por ello, en los casos en que se considere material se desagregarán datos de la división de Servicios.

Asimismo, siguiendo con las indicaciones de la Guía *GRI Sustainability Reporting Standards*, Ferrovial aporta información de los indicadores y aspectos materiales de “fuera de la organización”, cuando estos datos presentan la suficiente calidad, y siempre de forma separada. Ferrovial considera que los impactos más relevantes son los relativos a la autopista 407 ETR en Canadá y los aeropuertos en Reino Unido, entidades en las que su participación en el accionariado no alcanza el 50%. Algunos indicadores de interés asociados a estos activos son los referentes a las emisiones indirectas (scope 3), satisfacción de usuarios, o número de pasajeros que transitan por los aeropuertos.

TRAZABILIDAD

Ferrovial garantiza la trazabilidad de la información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa gracias a un sistema de *reporting*, con el que cuenta desde 2007, que permite obtener información detallada hasta el nivel de sociedad, facilitando consolidaciones parciales por geografías o negocios. En 2020 se ha realizado una profunda revisión de la información solicitada para adecuar el sistema a los requerimientos de información de los diferentes grupos de interés de la compañía y las recomendaciones del auditor externo e interno. El

software empleado ha facilitado a las direcciones corporativas llevar a cabo la recogida trimestral de información para la gestión y reporte interno a la Alta Dirección.

En 2020, el sistema de *reporting* permitió la recogida de 643 indicadores cuantitativos y cualitativos, en 116 sociedades, gracias a la colaboración de más de 200 usuarios.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2020 se han producido una serie de cambios en el perímetro de sociedades que pueden afectar la comparabilidad de los datos contenidos en el Informe, aunque estos no son especialmente relevantes en comparación con el conjunto de la compañía. Con objeto de garantizar la máxima transparencia y comparabilidad de los datos, en el propio cuerpo del informe se indica cuando algún indicador de años anteriores se ha modificado o presenta cambios significativos que afectan a la comparabilidad de la información. El Informe tiene en cuenta la mayoría de los requerimientos sobre el Estado de Información no Financiera realizado de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

GRUPOS DE INTERÉS

Ferrovial está comprometida con la transparencia en la información al mercado, a través de una mejora continua de los cauces de comunicación con todos sus grupos de interés, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables medioambiental y social.

La compañía considera grupos de interés (partes interesadas o *stakeholders*) a aquellos individuos o grupos sociales con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa. Esta definición incluye tanto a los grupos de interés que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores), considerados como socios en el desarrollo de los negocios, como a los externos (Administraciones, Gobiernos, medios de comunicación, analistas, sector empresarial, sindicatos, tercer sector y sociedad en general), comenzando por las comunidades locales en las que la compañía desarrolla sus actividades.

Esta relación es dinámica puesto que el entorno cambia de forma cada vez más rápida. El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones Públicas de los países en que opera. Ferrovial ostenta cargos de decisión en organismos impulsores de la Responsabilidad Corporativa a nivel nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, Comisión de RSC de la CEO o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2020, Ferrovial ha ostentado la presidencia del Grupo Español de Crecimiento Verde y el Consejero Delegado de Ferrovial ha empezado a formar parte del Comité Ejecutivo de Fundación SERES.

Ferrovial se caracteriza por una absoluta neutralidad política, desarrollando sus actividades tanto para Administraciones Públicas como para clientes privados en los países donde opera. La compañía no realiza contribuciones económicas o en especie a partidos políticos o a candidatos electorales. Sin embargo, Ferrovial forma parte de organizaciones de representación empresarial o de fundaciones para el intercambio comercial entre países vinculadas al desarrollo de su actividad o al área geográfica en la que opera. A través de su presencia y colaboración con estas organizaciones, la compañía aspira a contribuir al progreso y al desarrollo de todos aquellos campos de acción en los que está presente. En 2020 la contribución económica con estas organizaciones fue del entorno de 0,93 millones de euros anuales, entre las que destaca la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN).

La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe se desarrolla en el apartado específico sobre la materialidad. Para más información sobre las normas AA1000, GRI y SASB, consultar páginas 144-152 de indicadores.

ASUNTOS MATERIALES

Para Ferrovial se consideran asuntos relevantes todos aquellos que pueden ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés, afectando la capacidad de satisfacer sus necesidades presentes sin comprometer a las generaciones futuras.

Durante 2020 se ha realizado un nuevo estudio de materialidad, como parte del proceso de actualización bienal de este análisis llevado a cabo por Ferrovial. Dada la situación excepcional derivada de la COVID-19 se han considerado también algunos informes específicos que abordan este asunto.

Esta edición de la materialidad se ha realizado de cara a conocer los asuntos relevantes no solo a nivel global, sino en las geografías consideradas un objetivo prioritario de negocio. De este modo, aunque en este Informe se presente únicamente la matriz de materialidad global, la compañía conoce cuáles son los asuntos más relevantes para cada país.

El proceso de análisis se desarrolló en varias fases:

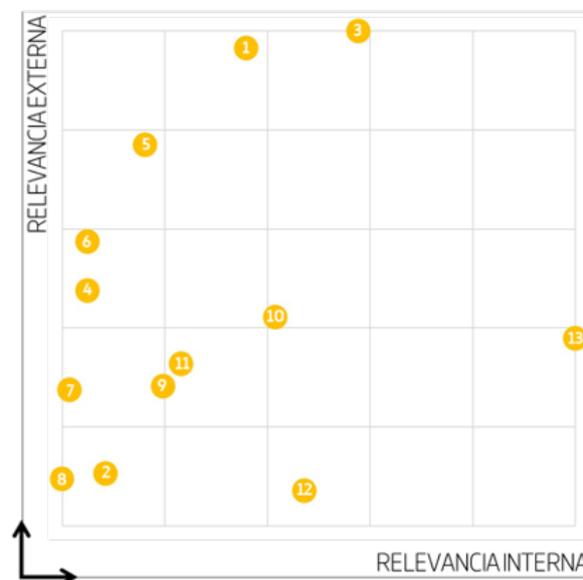
- Identificación y validación de asuntos. Mediante la consulta a diversas fuentes relevantes de información (GRI, Sustainability Accountant Standard Board (SASB), World Economic Forum, cobertura mediática, consultas de inversores socialmente responsables, informes sectoriales específicos sobre el COVID-19 elaborados por consultoras de prestigio, etc.) se identificaron las principales tendencias y asuntos más relevantes para el sector en el que opera Ferrovial. Una vez obtenido el listado inicial de

asuntos, fue consensado con los principales directores corporativos, determinándose un listado final de 13 asuntos.

- Determinación de la relevancia interna. Mediante una encuesta online dirigida a los directivos de la compañía, tanto de áreas corporativas como de líneas de negocio, se les solicitó valorar y priorizar los asuntos materiales identificados.
- Determinación de la relevancia externa. La misma encuesta enviada a directivos se remitió a los principales grupos de interés en las principales geografías en las que opera Ferrovial.
- Priorización. Es el resultado de cruzar gráficamente relevancia interna y externa, que se concreta en la matriz de materialidad.

De acuerdo con el análisis de materialidad llevado a cabo, se ha determinado que los asuntos más relevantes para Ferrovial son “Seguridad, salud y bienestar de empleados y contratistas”, “Satisfacción de clientes y usuarios” e “Innovación aplicada al negocio”.

1. Innovación aplicada al negocio
2. Ciberseguridad
3. Satisfacción de clientes y usuarios
4. Impacto social
5. Cambio climático
6. Uso eficiente de recursos y biodiversidad
7. Gestión sostenible de la cadena de suministro
8. Derechos Humanos
9. Buen gobierno corporativo
10. Comportamiento ético
11. Desarrollo profesional, diversidad e inclusión en el entorno de trabajo
12. Adaptación al nuevo escenario laboral (digitalización, tele-trabajo, nuevas leyes de igualdad, entorno laboral-COVID)
13. Seguridad, salud y bienestar de empleados y contratistas



TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD)

Los contenidos de este Informe Anual Integrado están alineados con las recomendaciones del TCFD. Puede consultarse en este índice la ubicación de los contenidos sugeridos por la iniciativa:

	CONTENIDOS	UBICACIÓN
GOBIERNO	Describir la visión general de la junta directiva sobre los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima.	Apartado Estrategia Climática (pág 90). Apartado Gobierno Corporativo (pág 110-113).
	Describir el papel de la dirección a la hora de evaluar y gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 104-107). Apartado Estrategia Climática (pág 90). Capítulo Estrategia (pág 22-23).
	Describir los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima que ha identificado la organización a corto, medio y largo plazo.	Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90). Capítulo de Riesgos (pág 104-107).
ESTRATEGIA	Describir el impacto que tienen los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima sobre los negocios de la organización, la estrategia y la planificación financiera.	Apartado de Estrategia Climática (pág 90) y en cada uno de los apartados relacionados cada una de las divisiones de Ferrovial (pág 26-39).
	Describir la resiliencia de la estrategia de la organización, teniendo en cuenta diferentes situaciones climáticas futuras entre las que se incluye una situación de 2 °C o menos.	Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 88).
RIESGOS	Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 105). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90).
	Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.	Capítulo de Riesgos (pág 105). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90).
	Describir cómo se integran los procesos para la identificación, la evaluación y la gestión de riesgos relacionados con el clima con la gestión general de riesgos de la organización.	Capítulo de Riesgos (pág 105). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90).
	Describir las métricas que utiliza la organización para evaluar los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima y el proceso de gestión de riesgos.	Capítulo de Riesgos (pág 105). Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (pág 90).
MÉTRICAS	Desglosar las emisiones de GEI, Scope 1, Scope 2 y, si se considera apropiado, las Scope 3, y los riesgos asociados.	Capítulo de Medio Ambiente (pág 91). Anexo de indicadores GRI Standards (pág 153).
	Describir los objetivos que maneja la organización para gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima y el rendimiento respecto a esos objetivos.	Capítulo de Medio Ambiente (pág 90-92).

CUADRO DE MANDO

Accionistas	2018	2019	2020
Ingresos (millones de €)	5.737	6.054	6.340
Flujo operaciones excluidas concesionarias (millones de €)	572	810	838
Dividendos recibidos (millones de €) ¹	520	520	377
Empleados	2018	2019	2020
Plantilla a cierre	92113	89968	80119
Índice de rotación media total (%)	8,18 %	13,23 %	17,58 %
Índice de frecuencia	12,2	10,3	9,2
Índice de gravedad	0,29	0,25	0,26
Clientes	2018	2019	2020
Cartera por línea de negocio (millones de €)	30.376	29.080	23.211
-Servicios	19.411	17.656	13.027
-Construcción	10.965	11.424	10.129
Inversión en I+D (millones de €)	48	45	52
% satisfacción usuario Managed Lanes (NTE y LBJ)	+80%	77 %	70-80%
Experiencia pasajero HAH (Escala 1-5)	4,15	4,17	4,18
Actividad certificada ISO 9001	88 %	86 %	89 %
Sociedad	2018	2019	2020
Renovación presencia en Índices de sostenibilidad: DJSI, Vigeo FTSE4Good, MSCI, STOXX	Sí	Sí	Sí
Intensidad de carbono: reducción de las emisiones de GEI con respecto al año base (2009) ²	55 %	59 %	56 %
Beneficiarios en agua potable y saneamiento ³	213.713	223.314	229.639
Impuestos (M€) ⁴	2.127	2.087	1.833

(1) En dividendo flexible y recompra de acciones.

(2) Scope 1 & 2 con respecto al año base 2009.

(3) Dato acumulado desde el año 2008 (XXX proyectos realizados en Colombia, Perú, México, Tanzania, Etiopía, Uganda y Ghana).

(4) Impuestos soportados, pagados y recaudados (criterio de caja).

CONTENIDOS DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido de la Ley 11/2018		Estándar GRI*	Ubicación / información adicional
Modelo de Negocio	Descripción del modelo de negocio del grupo	Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá su entorno empresarial, su organización y estructura, los mercados en los que opera, sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución. 102-2, 102-4, 102-6, 102-7, 102-15	Capítulo Ferroviario en dos minutos (Pág 11-19). Capítulo Estrategia y creación de valor. (Pág 21-39)
Políticas	Políticas aplicadas por el Grupo	Políticas que aplica el grupo, que incluya los procedimientos de diligencia debida aplicados de identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos, y de verificación y control, así como las medidas que se han adoptado. 103-2 c) i	Capítulo Integridad. (Pág 86-87)
Principales riesgos	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo	Principales riesgos relacionados con las cuestiones vinculadas a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo. 102-11, 102-15, 102-30, 201-2.	Capítulo Riesgos. (Pág 104-107)
Contaminación	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	102-15, 102-29, 102-31	Capítulo Medio Ambiente, (Pág 90-92) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 307)
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	102-11, 102-29 y 102-30	Capítulo Calidad. (Pág 84-85)
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	102-29	Actualmente 372 (503 en 2019) personas trabajan en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que implica un gasto aproximado de 16,11 millones de euros (22,86 en 2019)
	Aplicación del principio de precaución	102-11	Capítulo Riesgos. (Pág 104-107) Capítulo de Medio Ambiente (Pág 90-92)
	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	307-1	Ver nota 6.5.3. de las Cuentas Anuales Consolidadas.
	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de CO2 que afectan gravemente al medio ambiente.	103-2, 302-4, 302-5, 305-5, 305-7	Capítulo Medio Ambiente (Pág 90-91) y Anexo a indicadores GRI Standards (GRI 305-7)
	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de cualquier forma de contaminación atmosférica (incluido ruido y contaminación lumínica)	416-1	Capítulo Calidad. (Pág 84-85)
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención de residuos, reciclaje, reutilización y otras formas de recuperación y eliminación de desechos 103-2, 301-1, 301-2, 301-3, 303-3, 306-1, 306-2, 306-3	Capítulo Medio Ambiente. (Pág 92) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 306)	
Información sobre cuestiones medioambientales	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	No aplica	Debido a la naturaleza de las actividades de Ferrovial, este indicador se considera no material.
	Consumo y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	303-1, 303-2, 303-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Huella Hídrica. (Pág 92) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 303)
	Uso sostenible de los recursos	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso 301-1, 301-2, 301-3	Tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 301). Capítulo Medio Ambiente, apartado Economía Circular, (Pág 92)
	Consumo, directo e indirecto; Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética, uso de energías renovables	302-1, 302-2, 302-3, 302-4, 302-5	Tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 302)
	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como actividad de la empresa (incluidos bienes y servicios que produce)	305-1, 305-2, 305-3, 305-4	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática y Shadow Carbon Pricing (Pág 90-91), y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 305)

Cambio climático	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	102-15, 103-2, 201-2, 305-5	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática y Shadow Carbon Pricing (Pág 90-91)
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones GEI y medios implementados a tal fin	103-2	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática (Pág 90) y capítulo Aeropuertos (Pág 30-31)
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	304-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad (Pág 90-92) y tabla de Indicadores GRI Standards (GRI 304)
	Impactos causados por las actividades u operaciones de áreas protegidas	304-1, 304-2 y 304-4	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	102-7, 102-8, 405-1	Capítulo Personas, (Pág 76-77)
			Tabla de Indicadores GRI Standards (102-8)
	Número total y distribución de modalidades de contratos de trabajo	102-8	Tabla de Indicadores GRI Standards (102-8)
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	102-8	Tabla de Indicadores GRI Standards. Los sistemas de información de Ferrovial no permiten la segregación de contratos por edad ya que no se considera una información material.
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	401-1	Tabla de Indicadores GRI Standards (401-1)
	Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional	405-2	Tabla de Indicadores GRI Standards (405-2)
	Brecha salarial	405-2	Capítulo Personas, (Pág 77), y Tabla de Indicadores GRI Standards (405-2)
	Remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	202-1	Tabla de Indicadores GRI Standards
	Remuneración media de los consejeros y directivos (incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción disgregada por sexo)	102-35, 102-36, 201-3	Capítulo retribuciones (Pág 116-117) Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.6
	Implantación de políticas de desconexión laboral	402-1	Ferrovial cuenta con una Política interna para el ejercicio del derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral, cuyo objeto es regular la política interna de Ferrovial respecto al derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral de sus profesionales, así como sus modalidades de ejercicio y las acciones de formación y de sensibilización del personal sobre un uso razonable de las herramientas tecnológicas, en el contexto del ejercicio de tal derecho
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Empleados con discapacidad	405-1	El número de empleados con discapacidad en 2020 ascendió a 1.538 (1.587 en 2019)
	Organización del tiempo de trabajo	102-8	La compañía cuenta con las herramientas para adecuar la gestión del tiempo de trabajo a las necesidades de negocio y las demandas de los empleados, con el objetivo de mejorar tanto la competitividad empresarial como el bienestar de su plantilla permitiendo que se genere una cultura de compañía orientada a resultados. Además, se facilita la adopción de medidas de flexibilidad y conciliación en función de las necesidades de cada empleado atendiendo a sus ciclos vitales. Capítulo Personas, (Pág. 76-77)
	Organización del trabajo	Número de horas de absentismo	403-9
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de los progenitores	401-3	Ferrovial cuenta con una política interna de Flexibilidad y Conciliación, a la que tienen acceso todos los empleados y cuyo objetivo principal es impulsar un adecuado equilibrio entre la vida personal y profesional de sus empleados, a la vez que fomenta la corresponsabilidad

Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	103-2, 403-1, 403-3	Capítulo Seguridad y Salud (Pág 78-80)
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por género.	403-9, 403-10	Tabla de Indicadores GRI Standards. Ferrovial no hace distinción de sus índices de accidentalidad por género, ya que las medidas de seguridad y salud se aplican por igual en la compañía, sin hacer diferencias entre géneros.
Relaciones sociales	Balance de los convenios colectivos (particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo)	403-1, 403-4	El número de convenios colectivos de empresa firmados en 2020 fue de 629 (42 en 2019). En los convenios colectivos antes indicados existen disposiciones, artículos, capítulos o incluso títulos específicos que regulan diferentes obligaciones en materia de prevención de riesgo laborales, (Seguridad y Salud en el trabajo), dándose con ello cumplimiento y adaptación a la regulación en cada país. En la negociación colectiva mantenida durante el año 2020 las materias y obligaciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo se han renovado, o incluso mejorado en algunos casos, como consecuencia del compromiso existente en Ferrovial por el bienestar de sus trabajadores y su seguridad y salud en el trabajo
Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación	404-2	Capítulo Personas (Pág 76-77)
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	404-1	Tabla de Indicadores GRI Standards (404-1)
Accesibilidad	Accesibilidad universal de las personas	103-2	Con el fin de promover la integración laboral, todos los centros de trabajo se adaptan para ser espacios accesibles atendiendo a los compromisos con la estrategia de inclusión así como a demandas particulares que pudieran existir atendiendo a la diversidad de la plantilla
	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 88-89)
Igualdad	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres)	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 88-89)
	Medidas adoptadas para promover el empleo	103-2, 404-2	Capítulos Personas, Derechos Humanos y Comunidad Local, (Pág 76-77, 88-89 y 96-97)
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, integración protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 86-87)
	Protocolos contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	103-2, 406-1	Capítulo Personas (Pág 76-77) y Derechos Humanos (Pág 88-89)
	Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos	414-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 88-89)
Información sobre respeto a los derechos humanos	Prevención de los riesgos de vulneración de los Derechos Humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	410-1, 412-1	Capítulo Integridad (Pág 86-87)
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	102-17, 419-1, 411-1	Capítulo Integridad (Pág 87). Ninguna de las denuncias recibidas tuvo relación con casos de vulneración de derechos humanos, ni en 2020 ni en el año anterior. Capítulo Derechos Humanos (Pág 88-89)
	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 88-89)

Información relativa a la lucha contra la corrupción y la lucha contra el soborno	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	103-2	Capítulo Integridad (Pág 86-87)
	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	103-2	Capítulo Integridad (Pág 86-87)
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	103-2, 201-1, 203-2, 415-1	Capítulo Comunidad (Pág 96-97). Las aportaciones a entidades sin ánimo de lucro en 2020 ascendieron a 5,7 millones de euros (2,7 millones de euros en 2019)
Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, poblaciones locales y el territorio	203-1, 203-2, 204-1, 413-1, 413-2	Capítulo Comunidad (Pág 96-97) La mayor parte de los proyectos desarrollados por Ferrovial requieren de la realización previa de un estudio de impacto ambiental. Además, en determinados casos, su ejecución lleva aparejados ciertos impactos sobre las comunidades locales donde se llevan a cabo. En estas circunstancias, la compañía fomenta un diálogo bidireccional, comunicando a los afectados las posibles implicaciones de cada una de las fases, y también en la habilitación de canales de comunicación para recoger quejas, sugerencias o denuncias. La compañía también realiza una consulta bienal a sus grupos de interés como parte de su estudio de materialidad, y además tiene a disposición de cualquier persona, en su página web, el Canal Ético
	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	102-43, 413-1	
	Las acciones de asociación o patrocinio	102-13, 203-1, 201-1	Todos los proyectos de donación, patrocinio, mecenazgo y asociación son objeto de análisis bajo la normativa interna que establece el Procedimiento para la aprobación y seguimiento de proyectos de Patrocinio, Mecenazgo y Donación. En 2020 las acciones de patrocinio estuvieron vinculadas con el fomento de las artes, la cultura, la innovación o la educación. La compañía forma parte de SEOPAN y de diversas asociaciones del sector de la construcción y las infraestructuras en el ámbito nacional e internacional
Información sobre la sociedad	Inclusión de la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	103-3	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 94-95)
	Subcontratación y proveedores	102-9, 308-1, 308-2, 407-1, 409-1, 414-1, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 94-95)
	Sistemas de supervisión y auditorias y resolución de las mismas	308-1, 308-2, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 94-95). En 2020 fueron evaluados 10.205 proveedores (14.458 en 2019). El descenso con respecto al año anterior está motivado por la salida de perímetro de Broadpectrum Australia y Nueva Zelanda.
Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	416-1, 416-2, 417-1	Capítulo Autopistas (Pág 26-28) y capítulo Innovación (Pág 80-82)
	Sistemas de reclamación y quejas recibidas y resolución de las mismas	102-17, 418-1	Capítulo Calidad (Pág 84-85) e Integridad (Pág 86-87). En 2020 se registraron 876 (509 en 2019) reclamaciones de clientes, de las cuales 96% (96% en 2019) fueron resueltas en el año.
Información fiscal	Los beneficios obtenidos país por país	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1 (Pág. 31)
	los impuestos sobre beneficios pagados	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1 (Pág. 31)
	Las subvenciones públicas recibidas	201-4	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.1 (Pág. 72)

* Para identificar la información relativa a cada indicador GRI deben utilizarse las tablas de Indicadores GRI Standards (Pag 145).

INDICADORES SUSTAINABILITY ACCOUNTING STANDARDS BOARD (SASB)

A continuación, se presentan los indicadores de Sustainability Accounting Standards Board (SASB) correspondientes al sector Engineering and Construction Services.

ASUNTO	INDICADOR	CÓDIGO SASB	REFERENCIA / RESPUESTA DIRECTA
Impactos ambientales del desarrollo de proyectos	Número de incidentes de incumplimiento de permisos, normas y reglamentos ambientales	IF-EN-160a.1	Ver indicador GRI 307-1
	Procesos para evaluar y gestionar los riesgos ambientales asociados con el diseño, la ubicación y la construcción de los proyectos	IF-EN-160a.2	Ver apartado Medio Ambiente, páginas 90-92
Integridad y seguridad estructural	Gastos incurridos por reparación de defectos y e integridad estructural	IF-EN-250a.1	8,03 millones de euros
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con incidentes relacionados con defectos e integridad estructural	IF-EN-250a.2	11.761,4 euros
Seguridad y salud de trabajadores	1) Índice de incidentes registrables (TRIR) y 2) índice de accidentes mortales para a) empleados directos y b) contratistas	IF-EN-320a.1	Ver Anexo a indicadores GRI, indicadores 403-9 y 403-10
Impacto del ciclo de vida de edificios e infraestructuras	Número de (1) proyectos certificados según una norma de sostenibilidad y (2) proyectos activos que buscan dicha certificación	IF-EN-410a.1	Ver Anexo a indicadores GRI, indicador CRE8
	Proceso para incorporar las consideraciones de eficiencia energética e hídrica de la fase operacional en la planificación y el diseño de proyectos	IF-EN-410a.2	Ver apartado Medio Ambiente, páginas 90-92
Impacto climático de las actividades	Importe de cartera de 1) proyectos relacionados con hidrocarburos y 2) proyectos de energía renovable	IF-EN-410b.1	La cartera de proyectos relacionados con hidrocarburos asciende a 155,8 millones de euros, correspondientes a gasoductos y otras infraestructuras de almacenamiento de combustibles. En cuanto a la cartera de proyectos de energía renovable, ascendió a 11,8 millones de euros
	Importe de las cancelaciones de cartera asociados a proyectos relacionados con hidrocarburos	IF-EN-410b.2	No se han registrado cancelaciones de cartera asociadas a proyectos de hidrocarburos
	Importe de cartera asociada a proyectos no energéticos relacionados con la mitigación del cambio climático	IF-EN-410b.3	Ferrovial está en la actualidad realizando un ejercicio para categorizar sus actividades conforme a la taxonomía europea, lo que permitirá determinar cuales de sus actividades están alineadas con la mitigación y adaptación al cambio climático. La información estará disponible durante 2021
Ética empresarial	1) Número de proyectos activos y 2) cartera en los países que ocupan los 20 lugares más bajos en el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparencia Internacional	IF-EN-510a.1	Ferrovial no desarrolla proyectos en ninguno de los 20 países situados en la posición inferior del Índice de Percepción de la Corrupción
	Gastos incurridos como consecuencia de procedimientos judiciales relacionados con acusaciones de: 1) soborno o corrupción y 2) prácticas anticompetitivas	IF-EN-510a.2	Ver Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.5.
	Descripción de las políticas y prácticas para la prevención de (1) soborno y corrupción, y (2) el comportamiento anticompetitivo en los procesos de licitación de proyectos	IF-EN-510a.3	Ver apartado Integridad, páginas 86-87

INDICADORES GRI STANDARDS

Estándar GRI	Página/referencia	Alcance
FUNDAMENTOS (GRI 101)		
CONTENIDOS GENERALES (GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016)		
Perfil de la Organización		
102-1 Nombre de la organización	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	14-15 y 22	Ferrovial
102-3 Localización de la sede	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-4 Ubicación de las operaciones	14-15 y 22	Ferrovial
102-5 Propiedad y forma jurídica	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-6 Mercados servidos	14-15 y 22	Ferrovial
102-7 Tamaño de la organización	12-19	Ferrovial
102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	76-77 y Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
102-9 Cadena de suministro	94-95 y Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	Nota 1.1.2 y 1.1.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-11 Principio o enfoque de precaución	90-92 y 103-107	Ferrovial
102-12 Iniciativas externas	134	Ferrovial
102-13 Afiliación a asociaciones	134	Ferrovial
Estrategia		
102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	9, 22-23, 104	Ferrovial
102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades	9, 104-107	Ferrovial
Ética e integridad		
102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	24, 86-87 y 96-97	Ferrovial
102-17 Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	86-87	Ferrovial
Gobernanza		
102-18 Estructura de gobernanza	110-112 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-19 Delegación de autoridad	132 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-20 Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales	132 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-21 Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales	134-135	Ferrovial
102-22 Composición del máximo órgano de gobierno y sus comités	110-112 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-23 Presidente del máximo órgano de gobierno	110-112 Apartados C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-24 Nominación y selección del máximo órgano de gobierno	110-112 Apartados C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-25 Conflictos de intereses	86-87 Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-26 Función del máximo órgano de gobierno en la selección de propósitos, valores y estrategia	110-112	Ferrovial
102-27 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	El Consejo de Administración es informado periódicamente de los temas relacionados con la gestión medioambiental y seguridad y salud de la compañía así como el seguimiento del Plan estratégico en materia de Responsabilidad Corporativa. Además, el Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, aprobar políticas en diversas materias.	Ferrovial
102-28 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	Apartados C.1.19 a C.1.21 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-29 Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	110-112 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial

102-30 Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	110-112 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-31 Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales	110-112 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-32 Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad	132	Ferrovial
102-33 Comunicación de preocupaciones críticas	87, 132 y 134-135	Ferrovial
102-34 Naturaleza y número total de preocupaciones críticas	87, 132 y 134-135	Ferrovial
102-35 Políticas de remuneración	114-115	Ferrovial
102-36 Proceso para determinar la remuneración	114-115	Ferrovial
102-37 Involucramiento de los grupos de interés en la remuneración	114-115	Ferrovial
102-38 Ratio de compensación total anual	Ver Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
102-39 Ratio del incremento porcentual de la compensación total anual	Ver Anexo a indicadores GRI	Ferrovial

Participación de los grupos de interés

102-40 Lista de grupos de interés	134-135	Ferrovial
102-41 Acuerdos de negociación colectiva	89, ver Anexo a indicadores GRI y Tabla de contenidos Ley de Información no financiera.	Ferrovial
102-42 Identificación y selección de grupos de interés	2, 134-135	Ferrovial
102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	132 y 134-135	Ferrovial
102-44 Temas y preocupaciones clave mencionados	132-135	Ferrovial

Prácticas para la elaboración de informes

102-45 Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
102-46 Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema	2, 134-135	Ferrovial
102-47 Lista de temas materiales	135	Ferrovial
102-48 Reexpresión de la información	134	Ferrovial
102-49 Cambios en la elaboración de informes	134	Ferrovial
102-50 Periodo objeto del informe	Ejercicio 2020	Ferrovial
102-51 Fecha del último informe	Ejercicio 2019	Ferrovial
102-52 Ciclo de elaboración de informes	Anual	Ferrovial
102-53 Punto de contacto para preguntas sobre el informe	Contraportada	Ferrovial
102-54 Declaración de elaboración del informe de conformidad con los estándares GRI	Este informe se ha elaborado de conformidad con la opción Exhaustiva de los Estándares GRI	Ferrovial
102-55 Índice de contenidos GRI	142	Ferrovial
102-56 Verificación externa	159	Ferrovial

Estándar GRI	Indicador y descripción	Página/referencia	Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	135	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	12-15	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	12-15	Ferrovial

CONTENIDOS TEMÁTICOS

Desempeño económico			
GRI 201: Desempeño Económico 2016	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	Ver Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	90-92 Adicionalmente, Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe CDP. La información relativa a 2020 estará disponible a lo largo de 2021	Ferrovial
	201-3 Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	Nota 6.6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
	201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	Nota 6.1 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial

Presencia en el mercado			
GRI 202: Presencia en el mercado 2016	202-1 Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local	La relación entre el salario inicial y el salario mínimo local en los países con presencia significativa por género (Hombre/Mujer) es la siguiente: España: 1,28 / 1,28 (1,34 / 1,34 en 2019) Reino Unido: 1,3 / 1,3 (1 / 1 en 2019) Estados Unidos: 1,66 / 1,66 (1,71 / 1,71 en 2019) Polonia: 1 / 1 (1 / 1 en 2019) Chile: 1 / 1 (1,04 / 1,04 en 2019)	Ferrovial
	202-2 Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	En 2020, la proporción de directivos locales ha sido del 84,3% (85,79% en 2019)	Ferrovial
Impactos económicos indirectos			
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	96-97	Ferrovial
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	14-15, 26,30,33,36,39,80,84,85	Ferrovial
Prácticas de adquisición			
GRI 204: Prácticas de adquisición 2016	204-1 Proporción de gasto en proveedores locales	95. Este dato representa en 2020 el porcentaje de facturación a proveedores locales. En 2019 indicaba número de proveedores locales.	Ferrovial
Anticorrupción			
GRI 205: Anticorrupción 2016	205-1 Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	86-87	Ferrovial
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	86-87	Ferrovial
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	86-87	Ferrovial
Competencia desleal			
GRI 206: Competencia desleal 2016	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal, las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En el ejercicio 2020, se encontraban abiertos 3 expedientes y litigios relacionados con las prácticas monopólicas (2 en 2019). Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
GRI 207: Fiscalidad	GRI 207-1 Enfoque fiscal.	98-99	Ferrovial
	GRI 207-2 Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos.	98-99	Ferrovial
	GRI 207-3 Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.	98-99	Ferrovial
	GRI 207-4 Reporte país por país.	100 Anexo tablas GRI Standards	Ferrovial
Estándar GRI	Indicador y descripción		Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	133	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	90-92	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	90-92	Ferrovial
Materiales			
GRI 301: Materiales 2016	301-1 Materiales utilizados por peso o volumen	Ver Anexo a Indicadores GRI. Se informa del material consumido más representativo de cada división. El material más significativo puede cambiar cada año por lo que no es comparable.	Ferrovial
	301-2 Materiales reciclados consumidos	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	301-3 Productos reutilizados y materiales de envasado	La actividad de Ferrovial no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes.	Ferrovial
Energía			
GRI 302: Energía 2016	302-1 Consumo energético dentro de la organización	Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
	302-2 Consumo energético fuera de la organización	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	302-3 Intensidad energética	La intensidad energética es de 566,0 GJ/M€ (555,4 GJ/M€ en 2019). Se han recalculado los datos de 2019 con la información disponible en 2020	Ferrovial
	302-4 Reducción del consumo energético	El consumo energético con respecto a 2019 ha disminuido un 4,46%	Ferrovial
	302-5 Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	90-92	Ferrovial

Agua			
GRI 303: Agua y efluentes 2018	303-1 Extracción de agua por fuente	Ver Anexo a Indicadores GRI. Los datos reportados de 2020 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe. Los principales consumos se han estimado a partir de precios medios de consumo de agua por país.	Ferrovial
	303-2 Fuentes de agua significativamente afectadas por la extracción de agua	Ver Anexo Indicadores GRI. Las captaciones de agua requieren de autorización, en la que se limita el volumen que se puede captar, siempre por debajo de los límites máximos establecidos por la autoridad competente. Es por ello que se considera que las captaciones de agua realizadas por Ferrovial, de acuerdo con estas autorizaciones, no afectan de manera significativa al recurso hídrico.	Ferrovial
	303-3 Captación de agua	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	303-4 Vertido de aguas residuales	El vertido total de aguas residuales ha ascendido a 868,052 m3 (1.127466 m3 en 2019). Los datos de vertido se han calculado a partir de indicadores estándares de vertido para ciertas actividades publicados por diversas fuentes, no constituyendo mediciones reales de vertido.	Ferrovial
	303-5 Consumo de agua	Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
Biodiversidad			
GRI 304: Biodiversidad 2016	304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	En 2020, Ferrovial trabajó en 18 proyectos sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país. (17 en 2019).	Negocio de construcción y Ferrovial Servicios España
	304-2 Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	Los impactos más significativos en la biodiversidad han sido contemplados en las respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental o figuras equivalentes, según el marco legal de cada país, de las actividades que así lo requieren. Asimismo, se llevan a cabo actuaciones de compensación en aquellos casos en los que así haya sido requerido según lo dispuesto en dichas declaraciones o figuras equivalentes.	Ferrovial
	304-3 Hábitats protegidos o restaurados	Ferrovial realiza la restauración ecológica de los habitats afectados por la construcción y operación de sus infraestructuras de acuerdo con lo establecido por la normativa vigente en cada país, introduciendo siempre que es posible mejoras sobre los requisitos mínimos así como criterios de restauración ecológica que aseguren unos mejores resultados a largo plazo.	Ferrovial
	304-4 Especies que aparecen en la Lista Roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
Emisiones			
GRI 305: Emisiones 2016	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	91. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	91. Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	91. Ver Anexo Indicadores GRI. Las emisiones del Scope 3 están limitadas al alcance descrito en la tabla 305-3 del Anexo Indicadores GRI	Ver Anexo Indicadores GRI
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	La intensidad de emisiones de efecto invernadero es de 72,01 tCO2/M€ en 2020, (75,55 tCO2/M€ en 2019)	Ferrovial
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	91. Ver Anexo Indicadores GRI.	Ferrovial
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	Este dato no se considera material debido a que Amey ya no tiene control operacional sobre los centros que usan equipos de refrigeración, que emplean refrigerantes basados en gases fluorados o sustancias que agotan la capa de ozono.	Ferrovial
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	Ver Anexo a Indicadores GRI.	Ferrovial

Efluentes y residuos			
GRI 306: Efluentes y residuos 2016	306-1 Vertido de aguas en función de su calidad y destino	El vertido total de aguas residuales ha ascendido a 868.052 m3 (1.127466 m3 en 2019). Los datos de vertido se han calculado a partir de indicadores estándares de vertido para ciertas actividades publicados por diversas fuentes, no constituyendo mediciones reales de vertido.	Ferrovial
	306-2 Residuos por tipo y método de eliminación	Ver Anexo a Indicadores GRI. Los datos reportados de 2020 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe.	Ferrovial
	306-3 Derrames significativos	Durante 2019 y 2020 no se han registrado derrames significativos.	Ferrovial
	306-4 Transporte de residuos peligrosos	Durante 2020 la cantidad de residuos transfronterizos transportados fue de 151,56 t (47,32 t en 2019).	Ferrovial Servicios España
	306-5 Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o escorrentías	En los proyectos desarrollados por Ferrovial en 2020, 23 tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades (19 en 2019), de los cuales 2 se iniciaron en 2020.	Ferrovial Agromán
Cumplimiento ambiental			
GRI 307: Cumplimiento ambiental 2016	307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	El importe de las sanciones más significativas abonadas en el ejercicio 2020 por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 19.228€ (25.200€ en 2019), correspondiente a un expediente impuesto durante el ejercicio 2020, y 76.551€ correspondientes a dos expedientes impuesto en ejercicios anteriores (90.751€ en 2019).	FS España Oficinas Centrales (Ferrovial Servicios, S.A.) y Ferrovial Agroman Portugal
Evaluación ambiental de proveedores			
GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores 2016	308-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	94-95	Ferrovial
	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	94-95 En Construcción, se ha analizado el impacto negativo en el plano ambiental, como riesgos potenciales y trabajos deficientes. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. En la división de Servicios, se llevan a cabo auditorías presenciales a una muestra de proveedores.	Ferrovial
Estándar GRI			
Estándar GRI	Indicador y descripción		Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	134-135	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	76-79	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	76-79	Ferrovial
Empleo			
GRI 401: Empleo 2016	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	Anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	Los beneficios sociales de cada país y negocio, se ofrecen por igual a los empleados con jornada completa y con jornada parcial pero, en algunos casos, es necesario tener una antigüedad mínima de un año para acceder a determinadas prestaciones sociales.	Ferrovial
	401-3 Permiso parental	Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación que garantiza los derechos del trabajador al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información.	Ferrovial
Relaciones trabajador-empresa			
GRI 402: Relaciones trabajador-empresa 2016	402-1 Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	Ferrovial sigue los periodos de preaviso establecidos en la normativa laboral o los recogidos, en su caso, en los convenios aplicables a cada negocio, no habiéndose definido periodos mínimos de preaviso a nivel corporativo.	Ferrovial

Salud y Seguridad en el trabajo				
GRI 403: Salud y Seguridad en el trabajo 2018	GRI 403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	42, 78-79	Ferrovial	
	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	78-79	Ferrovial	
	GRI 403-3 Servicios de salud en el trabajo	42, 78-79	Ferrovial	
	GRI 403-4 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	78-79	Ferrovial	
	GRI 403-5 Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	79	Ferrovial	
	GRI 403-6 Fomento de la salud de los trabajadores	78-79	Ferrovial	
	GRI 403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados mediante relaciones comerciales.	El riesgo de desarrollar enfermedades en el trabajo se detecta en las evaluaciones de riesgos realizadas por el departamento de Seguridad y Salud y se controla mediante la vigilancia de la salud, en la que se definen y aplican los protocolos correspondientes en función de los riesgos a los que están expuestos los trabajadores.		Ferrovial
	GRI 403-8 Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
	GRI 403-9 Lesiones por accidente laboral	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
	GRI 403-10 Dolencias y enfermedades laborales	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
Formación y enseñanza				
GRI 404: Formación y enseñanza 2016	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
	404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieron planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e.ERTE) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement).	Ferrovial	
	404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	76 El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovial es de un 31,94% (33,12 % en 2019)	Ferrovial	
Diversidad e igualdad de oportunidades				
GRI 405: Diversidad e igualdad de oportunidades 2016	405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	Ver Anexo Indicadores GRI Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2020	Ferrovial	
	405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	Ver Anexo Indicadores GRI	Ferrovial	
No discriminación				
GRI 406: No discriminación 2016	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	87 Se informa de las denuncias recibidas a través del Buzón de Denuncias corporativo de España.	Ferrovial	
Libertad de asociación y negociación colectiva				
GRI 407: Libertad de asociación y negociación colectiva 2016	407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	94-95	Ferrovial	
Trabajo infantil				
GRI 408: Trabajo infantil 2016	408-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	94-95	Ferrovial	
Trabajo forzoso u obligatorio				
GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio 2016	409-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	94-95	Ferrovial	
Prácticas en materia de seguridad				
GRI 410: Prácticas en materia de seguridad 2016	410-1 Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	Los vigilantes de seguridad de la sede de Ferrovial son contratados a través de una empresa que ha certificado que dichas personas han recibido la formación correspondiente.	Sede Ferrovial	

Derechos de los pueblos indígenas			
GRI 411: Derechos de los pueblos indígenas 2016	411-1 Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	Durante el ejercicio 2019 y 2020, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas.	Ferrovial
Evaluación de derechos humanos			
GRI 412: Evaluación de derechos humanos 2016	412-1 Operaciones sometidas a revisiones o evaluaciones de impacto sobre los derechos humanos	88-89	Ferrovial
	412-2 Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	86	Ferrovial
	412-3 Acuerdos y contratos de inversión significativos con cláusulas sobre derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos	86-87,88-89,94-95	Ferrovial
Comunidades locales			
GRI 413: Comunidades locales 2016	413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	96-97	Ferrovial
	413-2 Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	Durante 2019 y 2020, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativos significativo en las comunidades locales.	Ferrovial
Evaluación social de los proveedores			
GRI 414: Evaluación social de los proveedores 2016	414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	94-95	
	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	94-95	
Política pública			
GRI 415: Política pública 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	86-87; 134	Ferrovial
Salud y seguridad de los clientes			
GRI 416: Salud y seguridad de los clientes 2016	416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	84-85	Ferrovial
	416-2 Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	En el ejercicio 2020 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (109 en 2019). Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial
Marketing y etiquetado			
GRI 417: Marketing y etiquetado 2016	417-1 Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios	84-85	Ferrovial
	417-2 Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios	En 2019 y 2020, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En 2019 y 2020, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
Privacidad del cliente			
GRI 418: Privacidad del cliente 2016	418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	En 2019 y 2020, no se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial
Cumplimiento socioeconómico			
GRI 419: Cumplimiento socioeconómico 2016	419-1 Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	En el ejercicio 2020 no se han cerrado con sanción expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios (109 en 2019). Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2020 de Ferrovial	Ferrovial

PRINCIPIOS DE REPORTE

Norma AA1000 AP2018

La norma se basa en cuatro principios fundamentales:

- **Inclusividad:** se analiza si la compañía ha identificado y comprendido los aspectos relevantes de su desempeño sostenible y presenta una información suficiente en calidad y cantidad. Para más información véase el apartado Asuntos Materiales de este capítulo.
- **Relevancia:** la información debe ser la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegura que se informa de todos aquellos aspectos materiales cuya omisión o distorsión pudiera influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés. Para más información véase la Tabla de Indicadores GRI Standards.
- **Capacidad de respuesta:** a lo largo del presente informe se incluye la información relativa a la respuesta dada por Ferrovial a las expectativas de los grupos de interés.
- **Impacto:** la compañía monitoriza el impacto de su actividad sobre su entorno, no solo en términos económicos sino también desde un punto de vista social y ambiental. Además lleva a cabo una evaluación del retorno de la inversión de sus programas de acción social. Para más información, consultar los apartados En dos minutos, medio ambiente y comunidad.

Guía GRI STANDARDS

Los principios de la Guía GRI aplicados:

Definición del contenido de Informe:

- **Materialidad:** aspectos que reflejen los impactos significativos, sociales, ambientales y económicos de la organización o que podrían ejercer una influencia sustancial en las decisiones de los grupos de interés.
- **Participación de los grupos de interés:** identificar a los grupos de interés y describir en la memoria cómo ha dado respuesta a sus expectativas e intereses.
- **Contexto de sostenibilidad:** presentar el desempeño dentro del contexto más amplio de la sostenibilidad.
- **Exhaustividad:** la cobertura debe permitir que los grupos de interés puedan evaluar el desempeño de la organización informante.

Definición de la calidad del Informe:

- **Equilibrio:** el informe debe reflejar tanto los aspectos positivos como negativos del desempeño de la compañía.
- **Comparabilidad:** la información debe ser comparable en el tiempo y con otras empresas por parte de los grupos de interés.
- **Precisión:** la información publicada tiene que ser precisa y detallada.
- **Claridad:** la información se debe exponer de una manera comprensible y accesible para todos.
- **Fiabilidad:** los datos deben ser de calidad y establecer la materialidad de la compañía.

ANEXO A INDICADORES GRI

102-8. INFORMACIÓN SOBRE EMPLEADOS Y OTROS TRABAJADORES

Número de empleados a cierre por tipo de jornada y género

	Total		2019	2020
Jornada Completa	66.382	Hombres	58.177	49.712
		Mujeres	17.241	16.670
Jornada Parcial	13.737	Hombres	4.079	4.452
		Mujeres	10.471	9.285

Número de empleados a cierre por tipo de contrato laboral y género

	Total		2019	2020
Contrato Temporal	18.859	Hombres	11.369	12.804
		Mujeres	5.187	6.055
Contrato Indefinido	61.260	Hombres	50.887	41.359
		Mujeres	22.525	19.901

Número medio de empleados por género, tipo de contrato y categoría profesional

Categoría	Fijos		Eventuales		Total		Total 2020	Total 2019
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres		
Executives	140,6	17,1	7,3	2,0	147,9	19,1	167,0	187,1
Senior Manager	536,6	107,0	10,0	–	546,6	107,0	653,6	970,4
Manager	3.129,6	762,6	163,1	62,4	3.292,8	825,0	4.117,8	4.338,9
Senior Professional / Supervisor	2.331,5	985,1	130,7	46,1	2.462,2	1.031,1	3.493,4	4.055,1
Professional	6.859,1	2.512,3	713,7	497,9	7.572,8	3.010,2	10.583,0	6.573,8
Administratives / Support	887,2	1.269,1	169,4	360,3	1.056,7	1.629,4	2.686,1	2.457,7
Blue Collar	32.289,2	13.851,3	10.193,7	6.270,6	42.482,9	20.121,8	62.604,8	72.627,7
TOTAL	46.173,9	19.504,5	11.388,0	7.239,3	57.561,9	26.743,8	84.305,7	91.210,7

Pueden consultarse los datos de 2019 en el Informe Anual Integrado 2019, página 125.

Número de empleados a cierre por región y género

	2019	Hombres	Mujeres	2020
				Total
España	42.262	25.450	17.442	42.892
Reino Unido	16.115	10.830	4.415	15.245
EE.UU.	5.306	5.174	772	5.946
Canada	722	707	76	783
Polonia	6.393	4.851	1.517	6.368
Latinoamérica	4.035	4.283	449	4.732
Resto	15.135	2.868	1.285	4.153
TOTAL	89.968	54.163	25.956	80.119

102-9. CAMBIOS SIGNIFICATIVOS EN LA ORGANIZACIÓN Y SU CADENA DE SUMINISTRO

Debido a la diversidad de actividades que realiza Ferrovial, la tipología de cadena de suministro es distinta para cada uno de los negocios. En torno al 97% de los proveedores se concentran en Construcción y Servicios, registrándose en ellos los mayores volúmenes de pedidos. El Comité de Compras Global, compuesto por los máximos representantes de compras de los negocios, coordina esta actividad, buscando posibles sinergias y compartir mejores prácticas.

En el área de Construcción la gran mayoría de las compras tienen como destino las obras en ejecución en cada momento. Una mínima parte va a las oficinas, departamentos y servicios que dan soporte a la ejecución de las mismas. La cadena de suministro está integrada por suministradores (fabricantes y distribuidores) y subcontratistas.

Las características específicas de la cadena de suministro de Construcción son: elevado número de proveedores; grado de subcontratación importante, que varía dependiendo del tipo y dimensión de la obra y del país en el que se realiza; elevado porcentaje de proveedores locales, al estar el sector está muy ligado al país/zona en el que se ejecuta cada obra; tipología de proveedores muy variada, desde grandes multinacionales con implantación global y altamente tecnificadas, hasta pequeños proveedores (principalmente subcontratistas) locales para trabajos menos cualificados; y necesidad de adaptación a los requerimientos de cada mercado local.

En el negocio de Servicios la cadena de suministro incluye a todos los proveedores principales y secundarios (proveedores de materias primas, suministros industriales o energía; proveedores de bienes de equipo, maquinaria y producto terminado) así como a los subcontratistas y prestadores de servicios involucrados en las actividades de la compañía, evaluándolos para asegurar una capacitación adecuada. En España, desde el departamento de Aprovisionamiento y Flota, se marcan las pautas a las diferentes áreas de negocio en lo relativo a la contratación con terceros y se gestionan todos los proveedores críticos involucrados en la prestación de servicios y suministro de productos para la compañía. En la parte internacional, cada país tiene su procedimiento de compras, basado en el Procedimiento de Compras Global definido por el Comité de Compras Global. En Reino Unido, la tipología de la cadena de suministro es muy diversa debido a la amplia gama de actividades que se llevan a cabo.

102-38. RATIO DE COMPENSACIÓN TOTAL ANUAL

	2018	2019	2020
TOTAL Ferrovial	103,18	117,05	143,6
EE.UU.	5,79	7,39	8,59
España	32,59	26,18	29,41
Polonia	27,93	30,97	30,21
Reino Unido	23,78	21,76	25,59
Chile	15,12	15,09	16,34

102-39. RATIO DEL INCREMENTO PORCENTUAL DE LA COMPENSACIÓN TOTAL ANUAL

	2018	2019	2020
TOTAL Ferrovial	20,07 %	-15,91 %	-0,69 %
EE.UU.	36,36 %	-8,91 %	-1,64 %
España	3,93 %	19,38 %	-2,22 %
Polonia	2,99 %	-14,75 %	1,71 %
Reino Unido	2,68 %	7,81 %	-2,26 %
Chile	-15,54 %	5,41 %	-0,07 %

102-41. PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS EN LOS ACUERDOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA

	Total plantilla	Empleados representados	% 2020	% 2019
España	42.892	42.702	99,6 %	100,0 %
Reino Unido	15.245	3.882	25,5 %	26,3 %
EE.UU.	5.946	346	5,8 %	1,1 %
Canada	783	163	20,8 %	42,2 %
Polonia	6.368	5.163	81,1 %	81,5 %
Latinoamérica	4.732	3.168	66,9 %	72,5 %

Resto*	4.153	1.339	32,2 %	74,7 %
TOTAL	80.119	56.763	70,8 %	73,7 %

*El porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo del "resto" de países de 2019, se ha recalculado incluyendo Australia y excluyendo Latinoamérica.

201-1. VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

VALOR ECONOMICO GENERADO (M€)	2018	2019	2020
a) Ingresos:			
Cifra de ventas	5.737	6.054	6.341
Otros ingresos de explotación	2	2	3
Ingresos financieros	72	101	51
Enajenaciones de inmovilizado	95	423	0
Beneficios puesta en equivalencia	240	269	-328
TOTAL	6.146	6.849	6.067
VALOR ECONOMICO DISTRIBUIDO (M€)			
b) Consumos y gastos (1)			
Consumo	985	949	1.005
Otros gastos de explotación	3.324	3.959	3.815
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	945	1.027	1.115
d) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas	240	238	119
Operaciones de autocartera (2)	280	282	259
Gastos financieros	287	328	327
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades	19	39	-28
TOTAL	6.080	6.822	6.612
VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€)	66	27	-545

(1) Los gastos de acción social del Grupo, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación, junto con los gastos de la Fundación se detallan en el Capítulo Comunidad.

(2) Reducción de capital mediante amortización de acciones en autocartera. Para más información consultar nota 5.1. Patrimonio Neto de las Cuentas Anuales Consolidadas.

207-4. FISCALIDAD: REPORTE PAÍS POR PAÍS

La siguiente tabla refleja las cantidades pagadas por Ferrovial en 2019 en euros.

Jurisdicción(1)	Número de empleados (2)	2019 (M€)						
		Ingresos (3)			Resultado antes de Impuesto sobre Beneficios (3)	Impuesto sobre Beneficios (pagado) (3)	Impuesto sobre Beneficios (devengado) (3)	Activos Tangibles (3)
		Terceros	Vinculados	Total				
Alemania	1.030,00	48,50	0,00	48,50	5,21	-1,24	-1,21	0,09
Arabia Saudí	418,00	17,44	0,36	17,80	-4,65	0,00	0,00	1,91
Australia	9.183,00	1.516,51	5,46	1.521,96	-84,83	0,00	0,00	104,51
Brasil	2,00	1,07	0,00	1,07	0,67	-0,52	-0,24	0,00
Canadá	730,00	459,14	2,37	461,50	326,96	-7,21	-7,40	14,81
Chile	3.920,00	272,28	0,96	273,25	21,71	-11,70	-16,80	78,27
Colombia	150,00	111,29	0,00	111,29	16,32	0,00	-3,97	5,08
Emiratos Árabes Unidos	1,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00

Eslovaquia	240,00	286,07	0,04	286,11	0,59	0,00	-0,69	10,22
España	36.732,00	3.520,11	248,91	3.769,02	647,29	-15,62	-19,80	1.431,42
Estados Unidos	5.465,00	2.328,22	9,52	2.337,74	-357,80	3,42	-10,15	6.008,13
Francia	46,00	67,60	0,00	67,60	10,06	-0,10	-3,09	0,53
Grecia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
India	0,00	0,01	0,00	0,01	-0,17	0,00	0,00	0,00
Irlanda	4,00	0,09	20,28	20,36	18,18	-2,19	-1,54	0,00
Islas Mauricio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Italia	2,00	0,31	0,00	0,31	-0,08	0,00	0,00	0,00
Luxemburgo	0,00	3,09	0,02	3,11	2,49	0,00	0,06	0,00
Lituania	45,00	35,41	0,00	35,41	-17,95	0,00	0,00	2,43
Malasia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Marruecos	1,00	0,00	0,00	0,00	2,25	0,00	0,00	0,00
México	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nueva Zelanda	1.436,00	257,67	0,00	257,67	-0,77	0,00	0,34	9,34
Omán	27,00	1,59	0,12	1,71	3,19	0,00	0,00	0,00
Países Bajos	16,00	158,58	30,02	188,61	-265,12	-1,40	0,00	0,00
Perú	8,00	0,01	0,00	0,01	-2,80	-0,04	0,00	0,14
Polonia	6.292,00	1.738,96	0,55	1.739,52	85,87	-13,60	-39,01	582,40
Portugal	1.810,00	145,31	1,37	146,69	-27,34	-0,47	-1,95	312,07
Puerto Rico	197,00	43,51	0,52	44,03	1,45	0,15	-0,32	2,75
República Dominicana	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Qatar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	-0,04	0,03	0,00
Reino Unido	14.937,00	3.181,09	19,54	3.200,62	-934,25	1,67	-3,19	136,96
Singapur	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Túnez	1,00	0,00	0,00	0,00	-0,02	0,00	0,00	0,00
Total	82.693,00	14.193,86	340,04	14.533,90	-553,24	-48,88	-108,92	8.701,07

(1) En las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2019, Anexo II, se detallan las entidades integrantes del grupo mercantil, su residencia, así como las actividades que desarrollan.
(2) En cuanto al número de empleados, se ha efectuado un cálculo aproximado del número total de empleados en equivalencia a tiempo completo. La información es homogénea en todas las jurisdicciones y no se modifica de un año a otro.
(3) Para los ingresos, resultados e impuestos en moneda extranjera se utiliza el tipo de cambio medio del ejercicio y para los activos tangibles el tipo de cambio de cierre del ejercicio.

Impuesto sobre Beneficios: tipo legal vs tipo efectivo por jurisdicción

La siguiente tabla refleja la explicación cualitativa de las diferencias existentes entre los tipos impositivos legales y efectivos en el Impuesto sobre Beneficios respecto a las jurisdicciones en las que Ferrovial ha pagado dicho Impuesto en 2019. A diferencia de la tabla anterior, la siguiente tabla sólo refleja lo relativo a las cantidades pagadas en concepto de Impuesto sobre Beneficios por sociedades consolidadas por integración global.

2019				
Impuesto sobre Beneficios				
Jurisdicción	Tipo legal	Tipo efectivo	Diferencia	Explicación
Alemania	25 %	23 %	2 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Arabia Saudí	20 %	0 %	20 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Australia	30 %	0 %	30 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Brasil	34 %	35 %	-1 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.

Canadá	27 %	2 %	24 %	El tipo efectivo es inferior al nominal por incluirse en su base de cálculo ingresos exentos (dividendos).
Chile	27 %	77 %	-50 %	Existen empresas con beneficios (fundamentalmente FC Chile, SA) que tributan por el importe que se ha devengado, y otras que se encuentran en pérdidas y no devengan gasto por impuesto corriente. Dichos beneficios y pérdidas no se compensan fiscalmente provocando que el tipo efectivo sea más elevado que el nominal.
Colombia	32 %	24 %	8 %	El tipo efectivo es menor al nominal porque se incluyen en su base de cálculo pérdidas no activadas en contabilidad.
EAU	0 %	0 %	0 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Eslovaquia	21 %	117 %	-96 %	Una empresa con beneficios tributa por el importe que se ha devengado y otra que se encuentra en pérdidas y no devengan gasto por impuesto corriente. Dichos beneficios y pérdidas no se compensan fiscalmente provocando que el tipo efectivo sea más elevado que el nominal.
España	25 %	3 %	22 %	El tipo efectivo es inferior al legal porque incluye en su base de cálculo plusvalías exentas de tributación.
Estados Unidos	21%*	-3 %	24 %	A pesar de las pérdidas generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por un proyecto que se encuentra fuera del consolidado fiscal (Aeropuerto de Denver) y por el impuesto estatal a pagar.
Francia	32 %	31 %	1 %	Tipo efectivo y nominal están alineados..
Grecia	29 %	0 %	29 %	Se incurre en pérdida fiscal y no se registra impuesto corriente.
India	30 %	0 %	30 %	A pesar de las pérdidas generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente impuestos locales.
Irlanda	13 %	8 %	5 %	El tipo efectivo es menor que el legal debido a aplicación de créditos fiscales por doble imposición internacional.
Islas Mauricio	15 %	0 %	15 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Italia	28 %	0 %	28 %	Se incurre en pérdida fiscal y por ello no se genera impuesto corriente.
Lituania	15 %	0 %	15 %	Se incurre en pérdida fiscal y no se registra impuesto corriente.
Luxemburgo	25 %	-2 %	27 %	Se registra un crédito a recuperar por impuesto de sociedades.
Malasia	24 %	0 %	24 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Marruecos	30 %	0 %	30 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
México	30 %	0 %	30 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Nueva Zelanda	28 %	44 %	-16 %	Existen diferencias permanentes positivas que hacen que el tipo efectivo sea más elevado que el nominal.
Omán	15 %	0 %	15 %	El tipo efectivo es inferior al nominal debido a la inclusión en su base de cálculo de pérdidas de ejercicios anteriores.
Países Bajos	25%**	0 %	25 %	Se incurre en pérdida fiscal y no se registra provisión de impuesto corriente.
Perú	30 %	0 %	30 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Polonia	19 %	45 %	-26 %	El tipo efectivo es muy superior al tipo nominal por incluir en su base de cálculo gastos no deducibles fiscalmente que constituyen diferencias permanentes.
Portugal	23 %	-7 %	30 %	A pesar de la pérdida antes de impuestos, se genera gasto por impuesto corriente por la limitación de deducibilidad fiscal de gastos financieros y la limitación en el uso de pérdidas fiscales.
Puerto Rico	29 %	22 %	7 %	Tipo efectivo y nominal están alineados.
Qatar	10 %	-25 %	35 %	Se registra en contabilidad un crédito a recuperar por impuesto de sociedades.
Reino Unido	19 %	0 %	19 %	A pesar de las pérdidas globales generadas en el ejercicio, se registra impuesto corriente por sociedades que generan impuesto a pagar.
República Dominicana	27 %	0 %	27 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.
Singapur	17 %	0 %	17 %	País en el que no se ha desarrollado actividad.
Túnez	25 %	0 %	25 %	País en el que se han generado pérdidas por lo que no se genera impuesto a pagar.

* Se considera el tipo impositivo federal/nacional.

** Los primeros 200.000 euros se gravan al tipo impositivo del 20%.

301-1. MATERIALES UTILIZADOS POR PESO O VOLUMEN

	2018	2019	2020
Papel (kg)	616.444	706.053	325.575
Madera (m3)	48.131	31.861	14.832
Betún (t)	268.994	250.806	182.067
Hormigón (t)	6.858.266	5.951.699	6.145.987
Acero corrugado (t)	162.558	179.861	173.370

301-2. MATERIALES RECICLADOS CONSUMIDOS

	2018	2019	2020
Total de material reciclado (t)	2.726.667	2.541.258	2.395.827

302-1. CONSUMO ENERGÉTICO DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN

	2018	2019*	2020	
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (GJ)	Diésel	5.196.171	4.530.865	4.482.155
	Fuel	98.703	137.269	100.551
	Gasolina	464.416	585.698	644.860
	Gas Natural	260.542	304.364	238.525
	Carbón	570.558	361.701	268.802
	Queroseno	2.192	1.995	10.538
	Propano	27.732	22.793	20.972
	LPG	6.600	6.856	5.094
	TOTAL	6.626.913	5.951.540	5.771.497
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (GJ)	Construcción	342.664	261.596	214.178
	Corporación	4.073	4.239	3.837
	Infraestructuras	61.702	61.360	18.901
	Servicios	315.478	188.480	130.909
	Aeropuertos	2	4	0
	TOTAL	723.920	515.679	367.825
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (GJ)	Construcción	449.183	325.152	274.704
	Infraestructuras	4.009	4.058	28.356
	Servicios	227.537	438.589	469.646
	Aeropuertos	0	0	0
	Corporación	0	0	0
	TOTAL	680.730	767.799	772.706

*Se ha reexpresado el dato de 2019 debido a recálculos surgidos durante el año 2020 derivados de la revisión energética de los negocios

ENERGÍA PRODUCIDA (GJ)	2018	2019	2020
Energía eléctrica por recuperación de biogás	329.473	207.541	378.689
Energía térmica por valorización de biogás	261.406	31.349	62.459
Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua	113.433	120.155	110.829
Energía eléctrica generada en secado térmico	352.380	285.752	368.328
Energía generada en plantas de incineración	598.836	763.254	734.500
TOTAL	1.655.527	1.408.051	1.654.806

302-2. CONSUMO ENERGÉTICO FUERA DE LA ORGANIZACIÓN

	2018	2019	2020	
Consumo de Energía adquirida según fuentes primarias (GJ)	Carbón	1.012.286	569.786	451.027
	Gasoil	90.076	45.159	22.849
	Gas	457.585	260.090	179.877
	Biomasa	101.151	78.764	63.144
	Residuos	13.253	10.714	7.546
	Resto	491.549	328.485	210.372
	TOTAL	2.165.900	1.292.998	934.815

303-1. EXTRACCIÓN DE AGUA POR FUENTE

303-5. CONSUMO DE AGUA

	2018	2019*	2020
Agua de lluvia (m3)	29.946	65.796	43.592
Agua de origen residual (m3)	27.388	38.504	57.556
Agua dulce superficial (m3)	374.629	160.067	321.578
Cadagua Agua dulce superficial (m3)	141.545	2.414	23
Agua pretratada en Cadagua (m3)	1.688.379	2.601.519	2.518.935
Red de suministro (m3)	3.339.185	3.268.861	2.956.215
Agua subterránea (m3)	233.881	338.730	184.178
Agua reciclada / reutilizada (m3)	150.794	139.970	67.017
TOTAL (m3)	5.834.952	6.475.892	6.082.078

En los datos de 2019 se ha actualizado el criterio de reporte para homogeneizar el cálculo con el resto de plantas.

304-4. ESPECIES QUE APARECEN EN LA LISTA ROJA DE LA UICN Y EN LISTADOS NACIONALES DE CONSERVACIÓN CUYOS HÁBITATS SE ENCUENTREN EN ÁREAS AFECTADAS POR LAS OPERACIONES

Especie (nombre científico)	Nombre común	Lista Roja de la UICN	Figura de protección
Streptopelia turtur	Tórtola Europea	Vulnerable	
Myotis septentrionalis	Northern Long-eared Bat	Not threatened	Federally listed as endangered and state-listed as endangered in Virginia
Alasmidonta heterodon	Dwarf Wedge Mussel	Vulnerable	Placed on the United States' Endangered Species List in 1988
Ptilimnium nodosum	Harperella		Rare and endangered (Little river canyon National Park)
Glyptemys insculpta	Wood turtle/ Galápagos de bosque	Endangered	
Alasmidonta Varicosa	Brook floater	Vulnerable	
Potamilus amphichaenus	Texas heelsplitter	Endangered	
Macrochelys temminckii	Alligator snapping turtle	Vulnerable	
Dipodomys nitraoides nitraoides	Tipton kangaroo rat	Vulnerable	
Ammospermophilus nelsoni	San Joaquin antelope squirrel	Endangered	
Vulpes macrotis mutica	San Joaquin kit fox/ Zorro de San Joaquín	Endangered	
Gambelia sila	Blunt Nose Lepoard Lizard	Endangered	
Hieraaetus fasciatus	Aguila Bonelli	Least concern	Poblaciones en descenso, medidas de vigilancia especiales en obra
Chioglossa lusitanica	Golden-striped salamander/ Salamandra rabilarga	Vulnerable	
Rana iberica	Iberian frog/ Rana iberica	Vulnerable	

Margaritifera margaritifera	Freshwater pearl mussel/ ostra perlífera de agua dulce	Endangered	
Cedrela odorata	Cedro americano / Spanish Cedar	Vulnerable	Veda regional
Anacardium excelsum	Caracolí		Veda regional
Lecythis tuiyana	Coco Cuna	Vulnerable	Veda regional
Pseudophryne australis	Red crowned toadlet	Vulnerable	
Apium repens	Creeping Marshwort/ Apio rastrero	Vulnerable	
Mustela lutreola	European mink/ Visón europeo	Critically endangered	
Testudo graeca	Common Tortoise/ Tortuga mora	Vulnerable	
Otis tarda	Great Bustard/ Avutarda	Vulnerable	
Neophron percnopterus	Egyptian vulture/ Alimoche común	Endangered	
Oxyura leucocephala	White-headed duck/ Malvasía cabeciblanca	Endangered	
Elephas maximus	Elefante asiático	Endangered	

305-1. EMISIONES DIRECTAS DE GEI (ALCANCE 1) (TCO2 EQ)

POR NEGOCIO	2009 (Año base)	2018	2019	2020
Budimex	27.744	77.094	64.373	55.237
Cadagua	18.669	599	695	467
Ferrovial Construcción	61.287	81.326	85.681	90.193
Webber	55.532	40.664	41.572	46.632
Ferrovial Corporación	375	260	219	151
Cintra	6.024	2.220	2.053	2.018
Amey	252.999	216.716	233.669	231.706
Broadspectrum	98.015	62.539	42.177	38.292
Ferrovial Servicios	452.448	350.891	444.391	352.793
Transchile	41	30	17	13
TOTAL tCO2 eq	973.135	832.339	914.847	817.503

POR FUENTE	2009 (Año base)	2018	2019*	2020
Refrigerantes	185	136	128	136
Estacionarias	258.406	287.157	292.637	293.795
Calefacción	3.942	5.356	7.591	8.677
Maquinaria	254.464	281.801	285.046	285.118
Móviles	384.578	307.211	271.227	261.123
Difusas	329.965	237.834	350.855	262.449

*Se ha reexpresado el dato de 2019 debido a recálculos surgidos durante el año 2020

Biogenic CO2 (tCO2/eq)	2009 (Año base)	2018	2019	2020
Construcción	768	51.935	54.678	52.390
Servicios	729.776	736.842	733.912	941.046
TOTAL	730.544	788.777	788.590	993.436

305-2. EMISIONES INDIRECTAS DE GEI AL GENERAR ENERGÍA (ALCANCE 2)

POR NEGOCIO	2009 (Año base)	2018	2019	2020
Budimex	19.921	18.446	15.953	16.726
Cadagua	44.552	11.138	5.920	2.095
Ferrovial Construcción	13.647	10.723	10.180	8.851
Webber	10.023	6.112	3.050	3.187
Ferrovial Corporación	521	345	360	365
Cintra	20.006	7.640	7.563	1.936
Amey	14.291	2.524	2.108	85
Broadspectrum	27.946	22.126	21.328	19.112
Ferrovial Servicios	15.049	12.376	2.070	274
Transchile	4	0	1	0
TOTAL tCO2 eq	165.959	91.430	68.533	52.632

EMISIONES DE GEI (SCOPE 1 + SCOPE 2) (TCO2 EQ/M€)

POR NEGOCIO	Año base (2009)	2018	2019	2020
Construccion	46,22	47,59	43,20	43
Corporacion	10,43	175,56	46,87	73
Infraestructuras	60,26	17,36	15,61	10
Servicios	230,75	98,36	105,04	108
Aeropuertos	6,29	4,69	2,60	2
Emisiones relativas (tCO2 eq/M€)	162,36	74,13	75,55	72,01

305-3. OTRAS EMISIONES INDIRECTAS DE GEI (ALCANCE 3)

Las actividades, productos y servicios incluidas en el Scope 3 son las siguientes:

- Purchased goods and services: Incluyen las emisiones relacionadas con el ciclo de vida de los materiales comprados por Ferrovial que han sido utilizados en productos o servicios que la empresa ofrece. Esto se limita a las emisiones derivadas de la compra de papel, madera, agua y otros materiales relevantes (hormigón y asfalto) descritas en el indicador 301-1. No se incluyen datos de subcontratistas.
- Capital goods: Incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año, en función de la información recogida en las Cuentas Anuales Consolidadas.
- Fuel and energy related activities: dentro de este apartado se considera la energía que es necesaria para producir los combustibles y electricidad que la empresa consume y la pérdida de electricidad en el transporte.
- Upstream transportation and distribution: incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los principales productos adquiridos en el ejercicio.
- Waste generated in operations: Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa.
- Business travel: Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa: tren, avión y taxis reportados por la principal agencia de viajes con las que trabaja el grupo en España.
- Employee commuting: Incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo en las oficinas centrales en España.
- Investments: De las inversiones participadas se contabilizan las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos y autopistas sobre las que no se tiene control operacional. Todos los aeropuertos llevan a cabo una verificación externa independiente de sus emisiones, a fecha de publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes a 2020 por lo que se han considerado las emisiones de 2019.
- Use of sold products: Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte terrestre gestionadas por Cintra.
- End of life treatment of sold products: Esta categoría incluye exclusivamente las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte. Se han tenido en consideración exclusivamente las emisiones derivadas de los productos (madera, papel, asfalto y hormigón) reportados en la categoría Purchased goods and services.
- Upstream leased assets: Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de los clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza y gestiona el consumo.

	2012 (Año base)	2018	2019	2020
Business travel	6.606	8.334	7.232	1.796
Capital Goods	569.407	314.611	118.081	411.535
Employee commuting	792	1.821	1.763	1.645
End of life treatment of sold products	57.368	40.708	31.667	23.152
Fuel and energy related activities	191.927	178.902	136.217	121.965
Purchased goods and services	1.756.724	1.114.191	1.102.148	1.021.375
Upstream leased	1.405	0	0	0
Upstream transportation and distribution	560.420	498.210	477.374	475.720
Use of sold product	478.824	436.067	499.904	209.022
Waste generated in operations	191.948	140.808	141.389	125.990
Investments	1.364.386	995.582	864.782	774.570
TOTAL	5.179.806	3.729.233	3.380.558	3.166.769

305-5. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

	2018	2019*	2020
EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACION BIOGAS			
GEI evitadas por la actividad de triaje (t CO2eq)	659.059	899.577	827.682
GEI evitadas por la captación de biogás (t CO2eq)	815.778	778.721	872.055
GEI evitadas por la captación de biogás en plantas de tratamiento (t CO2eq)	420.360	422.724	398.678
EMISIONES EVITADAS POR GENERACION DE ENERGIA			
En vertederos (t CO2eq)	29.626	18.760	35.490
En plantas de tratamiento de Agua (t CO2eq)	39.511	34.429	45.533
En plantas de incineración de residuos (t CO2eq)	47.087	54.191	47.567
EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES			
Electricidad comprada a terceros (t CO2eq)	51.107	55.891	62.184
TOTAL	2.062.528	2.264.293	2.289.190

*Se han recalculado los datos de 2019 para homogeneizarlos con los factores de conversión empleados en 2020.

305-7. ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NOX), ÓXIDOS DE AZUFRE (SOX) Y OTRAS EMISIONES SIGNIFICATIVAS AL AIRE

	NOx (Tn)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	66,25	26,00	5,88	76,54	15,10
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	966,72	2.234	278,53	0	117,21
Emisiones procedentes de Electricidad	44,02	17,09	0,34	68,93	3,75
	NOx (g/Kg)	CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	SOx (g/kg)	Partículas (g/Kg)
Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción	1.372,86	313,67	97,24	0	110,88

Pueden consultarse los datos de 2019 en el Informe Anual Integrado 2019, página 127.

306-2. RESIDUOS POR TIPO Y MÉTODO DE ELIMINACIÓN

	2018	2019	2020
Residuos producidos de construcción y demolición producidos (m3)	2.344.504	1.466.767	7.569.434
Total de tierras de excavación (m3)	19.363.051	21.648.346	21.291.070
Tierra vegetal reutilizada (m3)	922.936	2.894.515	1.576.854

Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra (m3)	528.749	762.077	931.948
Material reutilizado en obra (m3)	14.336.346	12.059.463	15.889.312
Material enviado a otra obra o relleno autorizado (m3)	3.575.020	5.932.290	2.892.956
Residuos no peligrosos producidos(t)*	450.707	442.691	357.901
Total residuos peligrosos producidos (t)*	18.419	37.973	20.002

*Se ha producido un cambio de criterio de reporte, pasando de reportar residuos gestionados a reportar residuos producidos para evitar confusión al lector.

CRE8. TIPO Y NÚMERO DE CERTIFICACIONES, CLASIFICACIONES Y SISTEMAS DE ETIQUETADO EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD PARA LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES, GESTIÓN, OCUPACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN.

Certificaciones de construcciones sostenibles obtenidas en España y Polonia

Descripción	Zona	
Edif. Hotelero Fractal Rivas	España	BREEAM BUENO
Rehabilitación oficinas Claudio Coello	España	LEED
Plataf Logist Marchamalo 2f-2	España	LEED
Puerto Seco UTE	España	BREEAM Muy BUENO
58 Vdas. Paseo De La Habana	España	BREEAM BUENO
Edif. Oficinas Las Tablas	España	LEED Platino y WELL Platino
Acond. Edif Velázquez 88 Madrid	España	LEED Platino
Edif. Oficinas Citrus Pozuelo	España	LEED Platino
C.I.T. Metro De Madrid	España	VERDE
Nave B Pulsar en Torija	España	LEED Plata
Nave Pulsar en Torija	España	LEED Plata
Edif. Oficinas Las Tablas	España	LEED Oro
Edif. Potencia Y Control	Castilla La Mancha	B
Nave B Pulsar En Torija	Castilla La Mancha	A
Nave Pulsar En Torija	Castilla La Mancha	O
26 Viviendas Unifamiliares. R. Conquistadores Badajoz	Extremadura	A
Rectorado CEU Valencia	Valencia	B
Edificio comercial y de oficinas IKEA Poznań	Polonia	BREEAM
Construcción del complejo Monopolis en Łódź	Polonia	BREEAM

401-1. NUEVAS CONTRATACIONES DE EMPLEADOS Y ROTACIÓN DE PERSONAL

A lo largo de 2020, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 33.616 (30.305 en 2019), lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 41,96% (33,68 en 2019), con respecto a la plantilla a cierre del ejercicio. El desglose por país, género y edad es el siguiente:

		<30	30 - 45	>45	Subtotal	TOTAL
España	Hombres	2.165	2.460	1.821	6.446	14.441
	Mujeres	2.261	2.713	3.021	7.995	
Reino Unido	Hombres	646	750	398	1.794	2487
	Mujeres	248	267	178	693	
EE.UU	Hombres	1.649	1.962	1.583	5.194	5.876
	Mujeres	196	315	171	682	
Canadá	Hombres	111	191	356	658	721
	Mujeres	11	29	23	63	

Polonia	Hombres	261	336	166	763	967
	Mujeres	111	80	13	204	
Latinoamérica	Hombres	1.665	2.431	1.655	5.751	6.072
	Mujeres	114	159	48	321	
Resto de países	Hombres	581	740	624	1.945	3.052
	Mujeres	276	352	479	1.107	
TOTAL	Hombres	7.078	8.870	6.603	22.551	33.616
	Mujeres	3.217	3.915	3.933	11.065	
	Subtotal	10.295	12.785	10.536		

El índice de rotación voluntario e involuntario de 2020 desglosado por categoría profesional, edad y género es el siguiente

	Voluntaria						Involuntaria*						Total						Total por categoría
	Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			Hombres			Mujeres			
	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	<30	30-45	>45	
Executives	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,02
Senior Manager	0,00	0,02	0,03	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,01	0,00	0,03	0,05	0,00	0,01	0,01	0,11
Manager	0,02	0,17	0,12	0,01	0,04	0,01	0,00	0,04	0,05	0,00	0,01	0,01	0,02	0,21	0,17	0,01	0,06	0,02	0,49
Senior Professional / Supervisor	0,02	0,13	0,11	0,02	0,05	0,02	0,01	0,07	0,07	0,00	0,03	0,02	0,03	0,20	0,17	0,02	0,08	0,03	0,54
Professional	0,22	0,35	0,31	0,09	0,12	0,05	0,05	0,12	0,09	0,02	0,03	0,02	0,27	0,47	0,41	0,11	0,15	0,06	1,47
Administratives / Support	0,05	0,03	0,01	0,06	0,05	0,04	0,05	0,03	0,02	0,03	0,03	0,03	0,10	0,07	0,03	0,09	0,08	0,08	0,45
Blue Collar	1,59	1,87	1,26	0,67	0,46	0,54	1,93	2,97	2,44	0,18	0,29	0,30	3,52	4,84	3,69	0,85	0,76	0,85	14,50
Subtotal por edad	1,90	2,58	1,84	0,85	0,74	0,67	2,04	3,24	2,69	0,24	0,40	0,39	3,94	5,82	4,54	1,08	1,14	1,06	
Subtotal por género		6,32			2,26			7,98			1,03			14,30			3,28		17,58
Total				8,57					9,01						17,58				

*El número total de bajas involuntarias de 2020 fue de 7.593 (5.059 en 2019)

Nota: se ofrecen los datos de rotación únicamente como ratios ya que estos representan de manera fidedigna las variaciones de plantilla registradas durante el año.

403-1. REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN COMITÉS FORMALES TRABAJADOR-EMPRESA DE SALUD Y SEGURIDAD

	2018	2019	2020
Trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud (%)	70,2	70,3	67,5

403-8 TRABAJADORES CUBIERTOS POR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO

	2018	2019	2020
Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (%)	94	92	93

403-9. LESIONES POR ACCIDENTE LABORAL

403-10 DOLENCIAS Y ENFERMEDADES LABORALES

	2018	2019	2020
Índice de Frecuencia	12,2	10,3	9,2
Índice de Frecuencia (incluyendo contratistas)	10,0	7,7	7,2
Índice de frecuencia total recordable	2,7	2,32	2,0
Índice de frecuencia total recordable (incluyendo contratistas)	2,18	1,75	1,6
Índice de Gravedad	0,29	0,25	0,26
Tasa de absentismo	5,66	5,54	7,13
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales	0,44	0,39	0,26
Horas de absentismo (mill.horas)	9,77	9,52	10,85

Número de accidentes fatales de empleados	5	5	2
Número de accidentes fatales de contratistas	3	9	3

Índice de frecuencia = número accidentes con baja*1,000,000/Nº horas trabajadas

Índice de frecuencia total recordable= número accidentes total recordable*200,000/Nº horas trabajadas

Índice de gravedad = nº jornadas perdidas * 1,000/Nº horas trabajadas

Nota: se ofrecen los datos de accidentalidad únicamente como ratios ya que estos representan de manera fidedigna el desempeño de la compañía en el ámbito de la seguridad y la salud

404-1 MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN TOTALES Y MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN AL AÑO POR EMPLEADO

	2018		2019		2020							Horas empl. y categ. 2020	Horas por división 2020	
					Execu- tives	Senior Manager	Manager	Senior Profesio- nal/ Super- visor	Profes- sional	Admin / Support	Blue Collar			Subtotal
Corporación	34.342	19.453	Hombres		532	714	669	2.363	370	163	34	4.845	16,9	19,0
			Mujeres		58	738	617	2.089	313	541	9	4.365	22,0	
Autopistas	21.087	14.446	Hombres		77	338	1.132	813	1.545	30	1.021	4.954	15,1	14,1
			Mujeres		8	176	243	525	539	274	102	1.865	12,0	
Aeropuertos	1.941	2.518	Hombres		12	148	151	21	0	0	0	332	10,4	12,9
			Mujeres		5	119	56	38	15	65	0	298	17,5	
Construcción	193.476	200.800	Hombres		1.691	10.486	40.306	26.956	31.420	5.738	23.008	139.605	9,5	10,7
			Mujeres		204	1.680	10.446	11.313	15.744	7.148	463	46.997	16,4	
Servicios	606.195	648.730	Hombres		834	3.453	14.147	25.362	28.528	2.082	294.329	368.735	9,5	8,4
			Mujeres		234	1.327	7.594	10.346	8.380	6.705	114.607	149.191	6,6	
Subtotal			Hombres		3.146	15.138	56.405	55.515	61.863	8.012	318.391	518.470	9,6	9,0
			Mujeres		507	4.038	18.955	24.310	24.991	14.733	115.181	202.716	7,8	
TOTAL	857.041	885.947					721.186							9,0

405-1. DIVERSIDAD EN ÓRGANOS DE GOBIERNO Y EMPLEADOS

	2020									TOTAL
	Executives	Senior Manager	Manager	Senior Profesional / Supervisor	Professional	Administratives / Support	Blue Collar	Subtotal		
Corporación	Hombres	49	41	35	107	16	3	35	286	484
	Mujeres	6	20	27	92	12	24	17	198	
Autopistas	Hombres	0	37	54	48	42	6	141	328	483
	Mujeres	0	7	15	32	37	19	45	155	
Aeropuertos	Hombres	1	11	14	6	0	0	0	32	49
	Mujeres	0	3	1	5	3	5	0	17	
Construcción	Hombres	70	290	1.722	1.372	2.660	527	7.996	14.637	17.499
	Mujeres	5	29	388	509	1.194	531	206	2.862	
Servicios	Hombres	23	127	1.288	1.391	3.842	374	31.836	38.880	61.604
	Mujeres	5	31	346	519	1.402	868	19.554	22.724	
TOTAL	Hombres	143	506	3.113	2.924	6.560	910	40.008	54.163	80.119
	Mujeres	16	90	777	1.157	2.648	1.447	19.822	25.956	

Pueden consultarse los datos de 2019 en el Informe Anual Integrado 2019, página 129.

405-2 RATIO DEL SALARIO BASE Y DE LA REMUNERACIÓN DE MUJERES FRENTE A HOMBRES

Brecha salarial 2020 (expresado en moneda local). Datos a 31.12.2020 - salario Base + complementos salariales:

País	Género	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% brecha salarial (salario mediano) 2020	% brecha salarial (salario medio) 2020	% brecha salarial (salario mediano) 2019	% brecha salarial (salario medio) 2019																																																												
España	Mujeres	40 %	23.945 €	27.861 €	17,39 %	15,59 %	16,93 %	15,50 %																																																												
	Hombres	60 %	28.986 €	33.006 €					Reino Unido	Mujeres	29 %	£22.494	£30.724	32,61 %	24,56 %	28,95 %	25,60 %	Hombres	71 %	£33.379	£40.725	EE.UU. y Canadá	Mujeres	12 %	61.227 \$	69.424 \$	-2,00%	3,12 %	-1,70%	-1,76%	Hombres	88 %	60.026 \$	71.662 \$	Polonia	Mujeres	24 %	83.310 zł	106.757 zł	-5,69%	10,27 %	10,65%	12,55 %	Hombres	76 %	78.824 zł	118.970 zł	Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP	Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %
Reino Unido	Mujeres	29 %	£22.494	£30.724	32,61 %	24,56 %	28,95 %	25,60 %																																																												
	Hombres	71 %	£33.379	£40.725					EE.UU. y Canadá	Mujeres	12 %	61.227 \$	69.424 \$	-2,00%	3,12 %	-1,70%	-1,76%	Hombres	88 %	60.026 \$	71.662 \$	Polonia	Mujeres	24 %	83.310 zł	106.757 zł	-5,69%	10,27 %	10,65%	12,55 %	Hombres	76 %	78.824 zł	118.970 zł	Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP	Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €								
EE.UU. y Canadá	Mujeres	12 %	61.227 \$	69.424 \$	-2,00%	3,12 %	-1,70%	-1,76%																																																												
	Hombres	88 %	60.026 \$	71.662 \$					Polonia	Mujeres	24 %	83.310 zł	106.757 zł	-5,69%	10,27 %	10,65%	12,55 %	Hombres	76 %	78.824 zł	118.970 zł	Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP	Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €																					
Polonia	Mujeres	24 %	83.310 zł	106.757 zł	-5,69%	10,27 %	10,65%	12,55 %																																																												
	Hombres	76 %	78.824 zł	118.970 zł					Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP	Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €																																		
Chile	Mujeres	8 %	13.076.366 CLP	16.380.451 CLP	-6,35%	-8,33 %	1,19%	3,23 %																																																												
	Hombres	92 %	12.295.759 CLP	15.120.235 CLP					Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €																																															
Portugal	Mujeres	50 %	10.135 €	11.548 €	13,41 %	17,68 %	8,16 %	11,90 %																																																												
	Hombres	50 %	11.705 €	14.029 €																																																																

Salarios medios (salario base + complementos salariales) por categoría profesional (expresado en moneda local):

País	Categoría Profesional	Género	% Empleados	Salario medio
España	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	20 %	75.795 €
		Hombres	80 %	103.095 €
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	34 %	43.033 €
		Hombres	66 %	50.071 €
	Professionals	Mujeres	27 %	34.495 €
		Hombres	73 %	43.727 €
	Administratives/Support	Mujeres	44 %	30.680 €
		Hombres	56 %	32.623 €
	Blue Collars	Mujeres	42 %	26.535 €
		Hombres	58 %	28.888 €
	TOTAL 2020	Mujeres	41 %	27.861 €
		Hombres	60 %	33.006 €
	TOTAL 2019	Mujeres	39 %	27.464 €
		Hombres	61 %	32.503 €

Reino Unido	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	18 %	£82.360
		Hombres	82 %	£90.609
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	23 %	£40.941
		Hombres	77 %	£47.657
	Professionals	Mujeres	26 %	£35.193
		Hombres	74 %	£41.512
	Administratives/Support	Mujeres	70 %	£23.075
		Hombres	30 %	£24.695
	Blue Collars	Mujeres	29 %	£22.015
		Hombres	71 %	£27.286
	TOTAL 2020	Mujeres	29 %	£30.724
		Hombres	71 %	£40.725
TOTAL 2019	Mujeres	27 %	£26.354	
	Hombres	73 %	£35.422	
EE.UU. y Canadá	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	28 %	138.617 \$
		Hombres	72 %	192.068 \$
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	19 %	95.648 \$
		Hombres	81 %	118.280 \$
	Professionals	Mujeres	19 %	75.199 \$
		Hombres	82 %	88.308 \$
	Administratives/Support	Mujeres	62 %	53.773 \$
		Hombres	39 %	76.797 \$
	Blue Collars	Mujeres	7 %	52.421 \$
		Hombres	93 %	59.743 \$
	TOTAL 2020	Mujeres	12 %	69.424 \$
		Hombres	88 %	71.662 \$
TOTAL 2019	Mujeres	13 %	67.475 \$	
	Hombres	87 %	66.311 \$	
Polonia	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	18 %	174.538 zł
		Hombres	82 %	200.796 zł
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	39 %	135.054 zł
		Hombres	61 %	158.949 zł
	Professionals	Mujeres	47 %	84.429 zł
		Hombres	53 %	89.822 zł
	Administratives/Support	Mujeres	72 %	61.127 zł
		Hombres	29 %	71.093 zł
	Blue Collars	Mujeres	1 %	46.485 zł
		Hombres	99 %	60.506 zł
	TOTAL 2020	Mujeres	24 %	106.757 zł
		Hombres	76 %	118.970 zł
TOTAL 2019	Mujeres	23 %	101.465 zł	
	Hombres	77 %	116.029 zł	

Chile	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	23 %	50.849.773 CLP
		Hombres	77 %	72.902.798 CLP
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	17 %	28.451.819 CLP
		Hombres	83 %	36.453.011 CLP
	Professionals	Mujeres	20 %	19.548.974 CLP
		Hombres	80 %	24.425.478 CLP
	Administratives/Support	Mujeres	41 %	12.908.606 CLP
		Hombres	59 %	14.208.108 CLP
	Blue Collars	Mujeres	6 %	10.571.875 CLP
		Hombres	94 %	11.725.925 CLP
	TOTAL 2020	Mujeres	8 %	16.380.451 CLP
		Hombres	92 %	15.120.235 CLP
TOTAL 2019	Mujeres	10 %	14.349.130 CLP	
	Hombres	90 %	14.828.112 CLP	
Portugal	Executives/Senior Manager/Manager	Mujeres	32 %	60.862 €
		Hombres	68 %	73.182 €
	Senior Professionals/Supervisors	Mujeres	36 %	39.161 €
		Hombres	64 %	50.085 €
	Professionals	Mujeres	24 %	19.041 €
		Hombres	76 %	20.499 €
	Administratives/Support	Mujeres	58 %	16.013 €
		Hombres	42 %	16.853 €
	Blue Collars	Mujeres	54 %	10.266 €
		Hombres	46 %	10.705 €
	TOTAL 2020	Mujeres	50 %	11.548 €
		Hombres	50 %	14.029 €
TOTAL 2019	Mujeres	47 %	9.343 €	
	Hombres	53 %	10.605 €	

Salarios medios (salario base + complementos salariales) por tramo de edad (expresado en moneda local):

País	Tramos Edad	Género	% Empleados	Salario medio
España	0-30	Mujeres	42,6 %	23.973 €
		Hombres	57,4 %	24.835 €
	30-45	Mujeres	37,8 %	28.999 €
		Hombres	62,2 %	31.240 €
	>45	Mujeres	42,0 %	27.854 €
		Hombres	58,0 %	35.778 €
	TOTAL 2020	Mujeres	40,5 %	27.861 €
		Hombres	59,5 %	33.006 €
Reino Unido	0-30	Mujeres	31,9 %	£39.980
		Hombres	68,1 %	£40.138
	30-45	Mujeres	31,0 %	£33.801
		Hombres	69,0 %	£35.635
	>45	Mujeres	26,8 %	£39.852
		Hombres	73,2 %	£38.707
	TOTAL 2020	Mujeres	29,0 %	£30.724
		Hombres	71,0 %	£40.725

EE.UU. y Canadá	0-30	Mujeres	12,5 %	62.649 \$
		Hombres	87,5 %	56.641 \$
	30-45	Mujeres	15,3 %	69.899 \$
		Hombres	84,7 %	77.894 \$
	>45	Mujeres	9,6 %	75.012 \$
		Hombres	90,4 %	76.979 \$
	TOTAL 2020	Mujeres	12,3 %	69.424 €
		Hombres	87,7 %	71.662 €
Polonia	0-30	Mujeres	36,6 %	74.861 zł
		Hombres	63,4 %	72.677 zł
	30-45	Mujeres	25,6 %	110.944 zł
		Hombres	74,4 %	122.801 zł
	>45	Mujeres	10,7 %	150.294 zł
		Hombres	89,3 %	104.699 zł
	TOTAL 2020	Mujeres	23,8 %	106.757 zł
		Hombres	76,2 %	118.970 zł
Chile	0-30	Mujeres	10,1 %	12.831.361 CLP
		Hombres	89,9 %	11.566.074 CLP
	30-45	Mujeres	7,9 %	19.776.287 CLP
		Hombres	92,1 %	15.230.930 CLP
	>45	Mujeres	6,6 %	14.115.065 CLP
		Hombres	93,4 %	17.964.317 CLP
	TOTAL 2020	Mujeres	8,1 %	16.380.451 CLP
		Hombres	91,9 %	15.120.235 CLP
Portugal	0-30	Mujeres	40,4 %	10.342 €
		Hombres	59,6 %	10.971 €
	30-45	Mujeres	44,9 %	11.459 €
		Hombres	55,1 %	12.287 €
	>45	Mujeres	55,5 %	13.360 €
		Hombres	44,5 %	14.350 €
	TOTAL 2020	Mujeres	50,0 %	11.548 €
		Hombres	50,0 %	14.029 €

En 2020 se reporta por primera vez la información de salarios medios por grupo de edad, género y país al haberse adaptado los sistemas informáticos para su recogida.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ACI: Airports Council International. Es el único representante mundial de los aeropuertos. Creado en 1991, ACI representa los intereses de los aeropuertos con gobiernos y organizaciones internacionales como la ICAO, desarrolla estándares, políticas y prácticas recomendadas para aeropuertos, y brinda información y oportunidades de capacitación para elevar los estándares en todo el mundo.

AGS: Aberdeen, Glasgow y Southampton. AGS Airports es el propietario en el Reino Unido de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. La compañía se formó en septiembre de 2014 por Ferrovial y Macquarie Group. En diciembre de 2014, la compañía adquirió de Heathrow Airport Holdings los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

ASQ: Encuesta de calidad del servicio del aeropuerto. Airport Service Quality es el programa de evaluación comparativa reconocido a nivel mundial que mide la satisfacción de los pasajeros mientras viajan a través de un aeropuerto. El programa proporciona las herramientas de investigación y la información de gestión para comprender mejor las opiniones de los pasajeros y lo que quieren de los productos y servicios de un aeropuerto.

APP: Alianza Público Privada. Es un acuerdo entre al menos un actor del sector público y al menos un actor del sector privado para la prestación de un servicio público.

BAME: acrónimo en inglés de black, asian and minority ethnic.

BIM: Es una metodología de trabajo colaborativa para la creación y gestión de un proyecto de construcción (tanto de edificación como de infraestructuras). Su objetivo es centralizar toda la información del proyecto en un modelo de información digital creado por todos los agentes. El uso de BIM va más allá de las fases de diseño, abarcando la ejecución del proyecto y extendiéndose a lo largo del ciclo de vida del edificio, permitiendo la gestión del mismo y reduciendo los costes de operación.

BuildUp!: Es la nueva iniciativa de Ferrovial para fomentar el talento emprendedor y dar soluciones sostenibles a las necesidades internas de la empresa.

BWI: Business Water Index. Está relacionado con el consumo de agua y su vertido llevado a cabo en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

CAA: Civil Aviation Authority. La Autoridad Civil de Aviación es la corporación estatal cuyo propósito es supervisar y regular todos los aspectos de la aviación civil en el Reino Unido.

CAC: Comisión de Auditoría y Control. Está compuesta por dos consejeros independientes y un consejero externo. Se encarga de la supervisión de cuentas, auditoría interna, información financiera y control de riesgos.

CDP: Carbon Disclosure Project. Organización con sede en el Reino Unido que respalda a empresas y ciudades para divulgar el impacto

ambiental de las principales corporaciones. Su objetivo es hacer que los informes medioambientales y la gestión de riesgos sean una norma comercial, e impulsar la divulgación, el conocimiento y la acción hacia una economía sostenible.

CIIO: Chief Information and Innovation Officer. Principal responsable de gestionar el proceso de innovación y gestión del cambio en una organización. En algunos casos es la persona que origina nuevas ideas, reconociendo también ideas innovadoras generadas por otras personas.

CNMV: Comisión Nacional del Mercado de Valores. Órgano responsable de la supervisión e inspección de los mercados de valores españoles y de la actividad de todos los que participan en ellos. El objetivo de la CNMV es garantizar la transparencia de los mercados de valores españoles y la correcta formación de precios, así como la protección de los inversores.

CRM: Customer Relationship Management. Es un término de la industria de la información que se aplica a metodologías, software y, en general, a las capacidades de Internet que ayudan a una empresa a gestionar las relaciones con sus clientes de una manera organizada.

CPS: Current Policies Scenario. Considera el impacto de aquellas políticas y medidas que están firmemente consagradas en la actualidad. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +3-4 °C a 2100.

CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Es la institución pública más grande dedicada a la investigación en España y la tercera más grande de Europa. Perteneciente al Ministerio de Economía y Competitividad de España a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, su principal objetivo es desarrollar y promover investigaciones que contribuyan al progreso científico y tecnológico, y está preparado para colaborar con españoles y extranjeros.

DJSI: Los Índices de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), lanzados en 1999, son una familia de índices que evalúan el desempeño sostenible de miles de compañías que cotizan en bolsa y un socio estratégico de los índices Dow Jones de S & P. Son los puntos de referencia de sostenibilidad global más antiguos del mundo y se han convertido en el punto de referencia clave en la inversión en sostenibilidad para inversores y empresas. El DJSI se basa en un análisis del desempeño económico, ambiental y social de las empresas, y evalúa cuestiones como el gobierno corporativo, la gestión de riesgos, la creación de marcas, la mitigación del cambio climático, los estándares de la cadena de suministro y las prácticas laborales.

DCFOM: Diseño, Construcción, Financiación, Operación y Mantenimiento.

DBF: Design-Build-Finance.

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization. Medida contable calculada utilizando las ganancias netas de una

empresa, antes de sustraer los gastos por intereses, impuestos, depreciación y amortización, como un indicador de la rentabilidad operativa actual de una empresa (es decir, la cantidad de ganancias que obtiene con sus activos actuales y sus operaciones en el productos que produce y vende, además de proporcionar un proxy para el flujo de efectivo).

EPD: Environmental Product Declaration. Una Declaración Ambiental de Producto proporciona un perfil ambiental fiable, relevante, transparente, comparable y verificable que permite destacar un producto respetuoso con el medio ambiente, basado en información del ciclo de vida (ACV) conforme a normas internacionales y datos ambientales cuantificados.

EC Horizon 2020: es el mayor programa de investigación e innovación de la UE con casi 80 mil millones de fondos disponibles durante 7 años (2014-2020), además de la inversión privada que este dinero atraerá. Promete más avances, descubrimientos y novedades mundiales al llevar grandes ideas del laboratorio al mercado. Visto como un medio para impulsar el crecimiento económico y crear empleos, Horizon 2020 cuenta con el respaldo político de los líderes europeos y los miembros del Parlamento Europeo.

EIT KICs: Knowledge and Innovation Communities (Innovation Communities) son asociaciones que reúnen empresas, centros de investigación y universidades. EIT Innovation Communities son asociaciones dinámicas y creativas que aprovechan la innovación y el espíritu empresarial europeos para encontrar soluciones a los principales desafíos sociales en áreas con alto potencial de innovación y crear puestos de trabajo y crecimiento de calidad.

FRM: Ferrovial Risk Management. La gestión de riesgos de Ferrovial (FRM) es un proceso de identificación y evaluación, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, que se implementa en todas las áreas de negocio. Este proceso permite prevenir los riesgos; una vez que se han analizado y evaluado en función de su posible impacto y probabilidad, se toman las medidas de gestión y protección más adecuadas, según la naturaleza y la ubicación del riesgo.

FTSE4Good: La serie de índices FTSE4Good está diseñada para medir el desempeño de las empresas que demuestran prácticas sólidas en materia ambiental, social y de gobierno (ESG).

GECV: Grupo Español de Crecimiento Verde. Asociación empresarial cuyo objetivo es transferir a la sociedad y a la administración pública su visión de un modelo de crecimiento económico que sea compatible con el uso eficiente de los recursos naturales.

GEI: Gas de Efecto Invernadero. Gas en una atmósfera que absorbe y emite energía radiante dentro del rango infrarrojo térmico.

GRI: Global Reporting Initiative. GRI ayuda a empresas y gobiernos de todo el mundo a comprender y comunicar su impacto en cuestiones críticas de sostenibilidad, como el cambio climático, los derechos humanos, la gobernanza y el bienestar social. Esto permite una acción real para crear beneficios sociales, ambientales y económicos para todos. Los Estándares de Informes de Sostenibilidad de GRI están

desarrollados con verdaderas contribuciones de múltiples partes interesadas y arraigados en el interés público.

GWT: Global Water Tool. Es un recurso gratuito y de acceso público para identificar riesgos y oportunidades corporativas de agua que proporciona un acceso y análisis fácil de datos críticos. Incluye un libro de trabajo (entrada de datos, inventario por sitio, indicadores clave de informes, cálculos de métricas), una función de mapeo para trazar sitios con conjuntos de datos y una interfaz de Google Earth para visualización espacial.

HAH: Heathrow Airport Holdings. Anteriormente BAA es el operador con sede en el Reino Unido del aeropuerto de Heathrow. Se formó por la privatización de British Airports Authority como BAA plc como parte de las medidas de Margaret Thatcher para privatizar activos propiedad del gobierno. BAA plc fue comprada en 2006 por un consorcio liderado por Ferrovial.

IAGC: Informe Anual de Gobierno Corporativo.

IoT: Internet of Things. Internet de las cosas (IoT) es la red de dispositivos físicos, vehículos, electrodomésticos y otros elementos integrados con componentes electrónicos, software, sensores, actuadores y conectividad de red que permite que estos objetos se conecten e intercambien datos.

ISO: Organización Internacional de Normalización. Organización internacional independiente y no gubernamental con una membresía de 162 organismos nacionales de normalización y estandarización. A través de sus miembros, reúne a expertos para compartir conocimientos y desarrollar normas internacionales voluntarias, basadas en el consenso y relevantes para el mercado que respalden la innovación y brinden soluciones a los desafíos mundiales.

Managed Lanes: activos desarrollados por Ferrovial en Estados Unidos, consistentes en un carril o carriles de peaje adicionales a los ya existentes, en los que se garantiza una velocidad mínima a sus usuarios. Las tarifas se ajustan a las condiciones de circulación, regulándose los niveles de captación.

MBA: Máster en Administración y Dirección de Empresas (Master in Business Administration) es un título académico de postgrado en negocios.

MIT: Massachusetts Institute of Technology. Es una institución educativa enfocada en la excelencia y la investigación, fundada en 1861 en Boston, Massachusetts (EE. UU.). La misión del MIT es avanzar en el conocimiento y educar a los estudiantes en ciencia, tecnología y otras áreas del saber. El Instituto es una universidad independiente, mixta y privada, organizada en cinco escuelas (arquitectura y planificación, ingeniería, humanidades, artes y ciencias sociales, gestión y ciencia). Tiene un claustro de alrededor de 1.000 miembros, más de 11.000 estudiantes de pregrado y postgrado, y más de 130.000 ex alumnos vivos.

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera. Generalmente denominadas Normas NIIF, son normas emitidas por la Fundación IFRS y el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad

(IASB) para proporcionar un lenguaje global común para asuntos comerciales, de modo que las cuentas de la empresa sean comprensibles y comparables a través de fronteras internacionales.

NPS: New Policies Scenario. No sólo incorpora el anuncio de las políticas y medidas anunciadas si no también los efectos de la implantación de las mismas. Este escenario supondría un aumento de la temperatura global de +2-3°C a 2.100.

ODS: Objetivos De Desarrollo Sostenible. Colección de 17 objetivos globales establecidos por las Naciones Unidas. Los ODS cubren una amplia gama de cuestiones de desarrollo social y económico. Estos incluyen la pobreza, el hambre, la salud, la educación, el cambio climático, la igualdad de género, el agua, el saneamiento, la energía, el medio ambiente y la justicia social.

OIT: Organización Internacional del Trabajo. Única agencia 'tripartita' de la ONU, la OIT reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 Estados miembros a fin de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de todos.

OMEGA: Optimización del Mantenimiento de Equipos y Gestión de Activos.

PAB: Private Activity Bonds. "Bonos de actividad privada". Bonos exentos de impuestos, emitidos por o en nombre del gobierno local o estatal con el propósito de proporcionar condiciones especiales de financiación para proyectos específicos. Generalmente la financiación se destina a un proyecto ejecutado por un inversor privado y el gobierno no compromete su crédito. Estos bonos se utilizan para atraer inversiones privadas para proyectos que tienen algún beneficio público. Hay reglas estrictas sobre qué proyectos se pueden acoger a este tipo de bonos.

RBE: Resultado Bruto de Explotación. Véase EBITDA.

RCE: Risk Control Effectiveness.

RTA: Retorno Total al Accionista. El rendimiento total para los accionistas (TSR) (o simplemente el retorno total) es una medida del rendimiento de las acciones y participaciones de diferentes compañías a lo largo del tiempo. Combina la apreciación del precio de las acciones y los dividendos pagados para mostrar el rendimiento total para el accionista expresado como un porcentaje anualizado.

SASB: Sustainability Accounting Standards Board. Es una organización sin fines de lucro que establece normas de información financiera. SASB fue fundada en 2011 para desarrollar y difundir estándares de contabilidad de sostenibilidad.

SBTi: Science Based Targets. Los objetivos basados en la ciencia brindan a las empresas un camino claramente definido para un crecimiento a prueba del futuro al especificar cuánto y qué tan rápido necesitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero.

SDS: Sustainable Development Scenario. Este escenario es consistente con la dirección necesaria de descarbonización de la economía para alcanzar el Acuerdo de París. Incluye un pico en las emisiones que será alcanzado lo antes posible seguido de un descenso. Se considera un incremento de las temperaturas con respecto a niveles preindustriales de 2°C o menos.

STEM: Science, Technology, Engineering and Maths. CTIM es el acrónimo que sirve para designar las disciplinas académicas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Es el equivalente en español de STEM, un acrónimo en inglés de science, technology, engineering y mathematics. Este término se usa generalmente al abordar las políticas educativas y las opciones de currículo en las escuelas para mejorar la competitividad en el desarrollo de la ciencia y la tecnología

TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures. El Grupo de Trabajo FSB sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD) desarrolla divulgaciones de riesgos financieros voluntarias y consistentes relacionadas con el clima para ser utilizadas por las compañías en el suministro de información a inversionistas, prestamistas, aseguradoras y otras partes interesadas. El Grupo de trabajo considera los riesgos físicos, de responsabilidad y de transición asociados con el cambio climático y lo que constituye la divulgación financiera efectiva en todas las industrias.

TIR: Tasa Interna de Retorno. Medida utilizada en el presupuesto de capital para estimar la rentabilidad de las inversiones potenciales. La tasa interna de rendimiento es una tasa de descuento que hace que el valor presente neto (VAN) de todos los flujos de efectivo de un proyecto en particular sea igual a cero.

UTE: Unión Temporal de Empresas.

WAI: Water Access Index. Está relacionado con los proyectos de abastecimiento de agua dentro del Programa de Acción Social.

WBCSD: World Business Council For Sustainable Development. Organización global dirigida por un CEO, con más de 200 empresas líderes que trabajan juntas para acelerar la transición a un mundo sostenible. Ayudamos a que nuestras compañías miembro sean más exitosas y sostenibles al enfocarse en el máximo impacto positivo para los accionistas, el medioambiente y las sociedades.

WFM: Water Footprint Assessment Manual. El manual cubre un conjunto completo de definiciones y métodos para la contabilidad de la huella hídrica. Muestra cómo se calculan las huellas hídricas para los procesos y productos individuales, así como para los consumidores, las naciones y las empresas. Incluye métodos para la evaluación de la sostenibilidad de la huella hídrica y una biblioteca de opciones de respuesta a la huella hídrica.

WRI: World Resources Institute. Organización sin fines de lucro de investigación global que se estableció en 1982. La misión de la organización es promover la sostenibilidad ambiental, las oportunidades económicas y la salud y el bienestar humanos. La IRG se asocia con gobiernos locales y nacionales, empresas privadas, corporaciones públicas y otras organizaciones sin fines de lucro, y ofrece servicios que incluyen temas de cambio climático global, mercados sostenibles, protección del ecosistema y servicios de gobernanza ambiental responsable.

WTI: Water Treatment Index. Está relacionado con el impacto que sobre el recurso tiene la actividad de tratamiento de agua (EDAR, Estación Depuradora de Aguas Residuales; EDARI, Estación Depuradora de Aguas Residuales Industriales; ETAP, Estación de Tratamiento de Agua Potable; e IDAM, Instalaciones Desaladoras de Agua de Mar).

INFORME DE VERIFICACIÓN



Ernst & Young, S.L.
C/ Ramundo Fernández Villaverde, 65
28003 Madrid

Tel.: 902 365 456
Fax: 915 727 300
ey.com

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA INCLUIDA EN EL INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO

A los accionistas de Ferrovial, S.A.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, de la información no financiera correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2020, de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes (en adelante, Ferrovial) que forma parte del Informe de Gestión consolidado 2020 de Ferrovial.

El contenido del Informe de Gestión incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla "Contenidos del Estado de Información No Financiera" y en la tabla "Indicadores GRI Standards" incluido en el Informe de Gestión adjunto.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación de la información no financiera incluida en el Informe de Gestión consolidado de Ferrovial (en adelante, IGC), así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Ferrovial, S.A. La información no financiera incluida en el IGC se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los *Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative* (estándares GRI) en su opción exhaustiva, los principios recogidos en la Norma AA1000AP (2018) emitida por AccountAbility (*Institute of Social and Ethical Accountability*) así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Contenidos del Estado de Información No Financiera" y en la tabla "Indicadores GRI Standards" del citado Informe de Gestión.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que la información no financiera incluida en él esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de Ferrovial, S.A. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación de la información no financiera incluida en el IGC.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.



Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España y con la Norma AA1000AS V3 bajo un encargo de aseguramiento moderado tipo 2.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de Ferrovial que han participado en la elaboración de la información no financiera incluida en el IGC, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en la información no financiera incluida en el IGC y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Ferrovial para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2020 en función del análisis de materialidad realizado por Ferrovial y descrito en el Anexo apartado "Principios de Reporte", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2020.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2020.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en la información no financiera incluida en el IGC del ejercicio 2020 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.



Asimismo, se ha realizado una revisión de la adecuación de la estructura y contenidos de acuerdo a los principios recogidos en la Norma AA1000AP (2018), bajo un encargo de aseguramiento moderado tipo 2.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que la información no financiera incluida en el IGC de Ferrovial correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2020 no ha sido preparada, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI en su opción exhaustiva, descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Contenidos del Estado de Información No Financiera" y en la tabla "Indicadores GRI Standards" del citado Informe de Gestión.

Sobre la aplicación de la Norma de Principios de *AccountAbility* AA1000AP (2018) no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos indique que Ferrovial no haya aplicado los principios de inclusividad, relevancia, capacidad de respuesta e impacto, según lo detallado en el Anexo apartado "Principios de Reporte".

Recomendaciones

Hemos presentado a la Dirección de Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a las áreas de mejora en relación con la aplicación de los principios de la Norma AA1000AP (2018). Las recomendaciones más significativas se refieren a:

- ▶ **Inclusividad:** Ferrovial continúa profundizado en la identificación y diagnóstico a través del modelo de gestión de sus grupos de interés, incluyendo las sociedades participadas, de acuerdo a su modelo de gestión específico para estas sociedades. Se recomienda seguir actualizando los colectivos de forma alineada con la actualización de las prioridades estratégicas y continuar realizando procesos de información y consulta a comunidades locales a fin de mejorar la gestión de los grupos de interés locales.
- ▶ **Relevancia:** Ferrovial realiza el proceso de identificación y valoración de asuntos materiales que son relevantes para sus grupos de interés, que le ha servido para definir su Plan Estratégico Horizon 24 centrado en la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. Teniendo en cuenta el contexto social y de mercado tan cambiante, se recomienda reevaluar periódicamente los asuntos materiales para reforzar la inclusión de los aspectos relevantes en el Plan de Sostenibilidad 2030 enmarcado en dicho Plan Estratégico.
- ▶ **Capacidad de Respuesta:** Ferrovial monitoriza a través de su Plan de Sostenibilidad 2030 sus áreas de actuación y objetivos concretos para cada año de vigencia, alineándose con los asuntos relevantes de la organización. Se recomienda seguir incorporando las expectativas de los grupos de interés locales en ejercicios futuros, centrando los esfuerzos en el seguimiento de las iniciativas que Ferrovial pretende abordar. Por otro lado, y dada la complejidad del proceso de consolidación y reporting de información procedente de un gran número de sociedades dependientes, recomendamos seguir fortaleciendo los sistemas de control interno de información no financiera con el objetivo de asegurar la calidad e integridad de la información reportada.



- Impacto: el Plan de Sostenibilidad 2030 de Ferrovial sirve de apoyo a las iniciativas que se agrupan en torno a sus seis macro tendencias globales, que complementan el desarrollo de su Plan Estratégico Horizon 24 según sus cuatro prioridades estratégicas. Recomendamos avanzar en la medición y análisis del valor a largo plazo creado por Ferrovial, desarrollando un proceso para evaluar y gestionar los impactos reales y potenciales de la organización en las distintas áreas en las que tiene influencia, así como seguir optimizando las metodologías de cálculo de huella de carbono y huella hídrica que miden el impacto de su actividad.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/21/02947 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.



Alberto Castilla Vida



AA1000
Licensed Report
000-59 / V3-BEF19

25 de febrero de 2021