

20
19

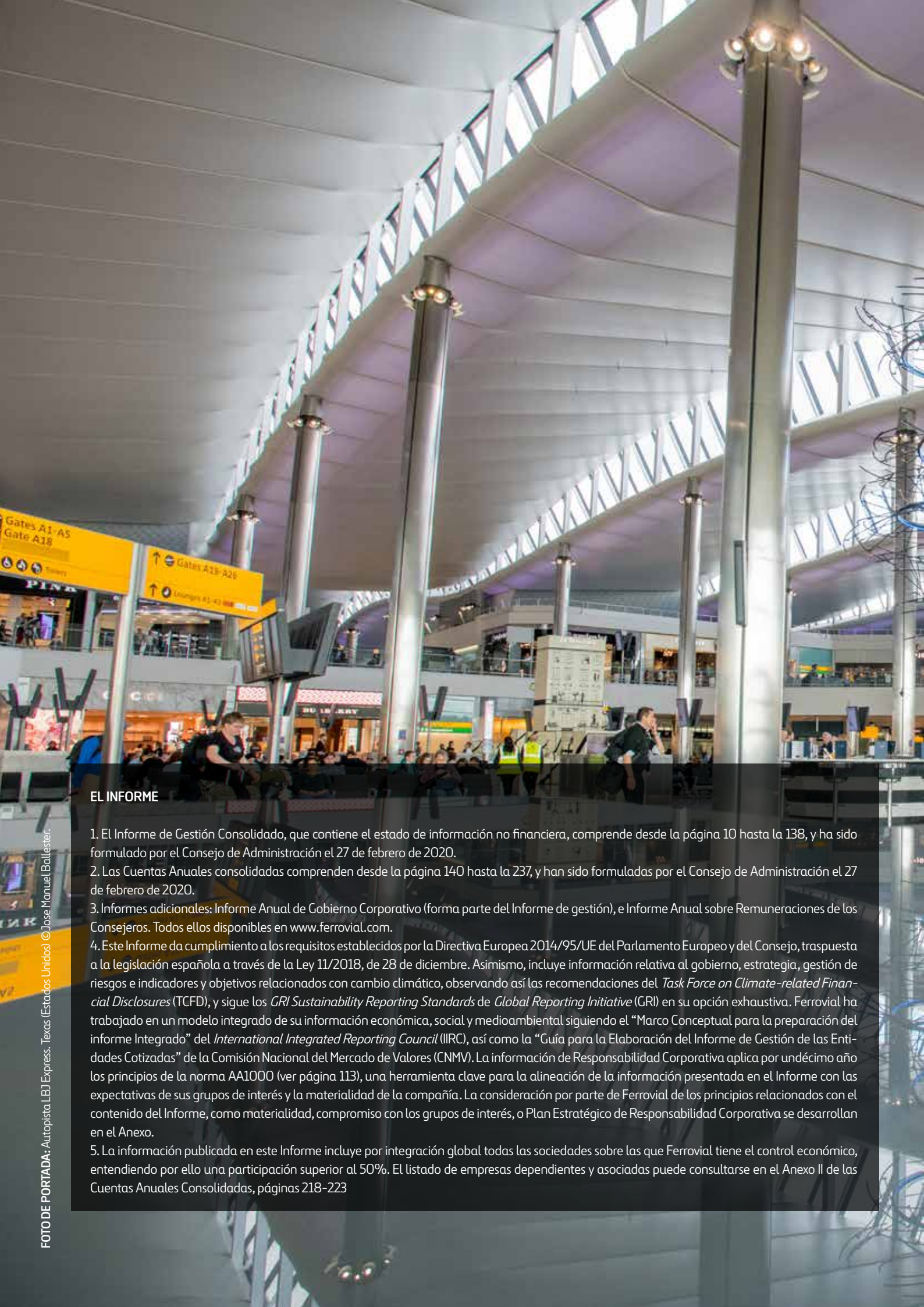
INFORME ANUAL INTEGRADO

INFORME DE GESTIÓN Y CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

For a world on the move



ferrovial



EL INFORME

1. El Informe de Gestión Consolidado, que contiene el estado de información no financiera, comprende desde la página 10 hasta la 138, y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2020.
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 140 hasta la 237, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2020.
3. Informes adicionales: Informe Anual de Gobierno Corporativo (forma parte del Informe de gestión), e Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros. Todos ellos disponibles en www.ferrovial.com.
4. Este Informe da cumplimiento a los requisitos establecidos por la Directiva Europea 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, tras puesta a la legislación española a través de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Asimismo, incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos e indicadores y objetivos relacionados con cambio climático, observando así las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD), y sigue los *GRI Sustainability Reporting Standards* de *Global Reporting Initiative* (GRI) en su opción exhaustiva. Ferrovial ha trabajado en un modelo integrado de su información económica, social y medioambiental siguiendo el “Marco Conceptual para la preparación del informe Integrado” del *International Integrated Reporting Council* (IIRC), así como la “Guía para la Elaboración del Informe de Gestión de las Entidades Cotizadas” de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). La información de Responsabilidad Corporativa aplica por undécimo año los principios de la norma AA1000 (ver página 113), una herramienta clave para la alineación de la información presentada en el Informe con las expectativas de sus grupos de interés y la materialidad de la compañía. La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, como materialidad, compromiso con los grupos de interés, o Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa se desarrollan en el Anexo.
5. La información publicada en este Informe incluye por integración global todas las sociedades sobre las que Ferrovial tiene el control económico, entendiendo por ello una participación superior al 50%. El listado de empresas dependientes y asociadas puede consultarse en el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas, páginas 218–223



El negocio de Servicios se trata en este Informe como Actividad Discontinuada. Conforme a la normativa contable aplicable, en el Balance de los Estados financieros Consolidados todos los activos y pasivos se han reclasificado en una línea de activos mantenidos para la venta, y el resultado después de impuestos generado por la actividad de Servicios se reporta en una única línea de la cuenta de resultados denominada “actividades discontinuadas”, para los ejercicios de 2019 y 2018. Asimismo, la norma contable requiere valorar los activos al menor valor entre su importe en libros y su valor razonable (precio estimado de venta) menos los costes de venta.

En el Informe de Gestión Consolidado y según los requerimientos de la Ley 11/2018, la información no financiera del ejercicio 2019 incluye en el perímetro la división de Servicios con el fin de informar sobre todos los aspectos e impactos del negocio.

Cap. 1

INFORME DE GESTIÓN (PAG. 9-138)

CARTA DEL PRESIDENTE

(PAG. 7)

Cap. 1.1

EN DOS MINUTOS

(PAG. 10-17)

Cap. 1.2

ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

(PAG. 20-35)

ESTRATEGIA

AUTOPISTAS

AEROPUERTOS

CONSTRUCCIÓN

SERVICIOS

Cap. 1.3

**FERROVIAL
EN 2019**

(PAG. 38-81)

EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

PERSONAS

SEGURIDAD Y SALUD

INNOVACIÓN

CALIDAD

INTEGRIDAD

DERECHOS HUMANOS

MEDIO AMBIENTE

CADENA DE SUMINISTRO

COMUNIDAD

GESTIÓN FISCAL RESPONSABLE

Cap. 1.4
RIESGOS
(PAG. 84-87)

Cap. 1.5
GOBIERNO CORPORATIVO
(PAG. 90-99)

GOBIERNO CORPORATIVO

RETRIBUCIONES

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

COMITÉ DE DIRECCIÓN

Cap. 1.6
EVOLUCIÓN PREVISIBLE EN 2020
(PAG. 102-103)

ANEXO
(PAG. 106-138)

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

GESTIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

PRINCIPIOS DE REPORTE

TASK FORCE ON CLIMATE RELATED DISCLOSURES

CUADRO DE MANDO

CONTENIDOS DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

INDICADORES GRI STANDARDS

ANEXO A INDICADORES GRI

GLOSARIO DE TÉRMINOS

INFORME DE VERIFICACIÓN

Cap. 2
CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
(PAG. 140-237)

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
(PAG. 140-227)

INFORME DE AUDITORÍA
(PAG. 229-237)



FOTO: Autopista 407 ETR, Toronto (Canadá).

Estimado accionista,

Los datos de tráfico, rentabilidad y satisfacción del cliente de nuestros principales activos de infraestructuras han continuado en 2019 la tendencia positiva de años anteriores. A la buena marcha de la autopista 407 ETR de Toronto y del aeropuerto de Heathrow, se ha sumado el primer reparto de dividendos de la NTE, una de nuestras *Managed Lanes* de Texas. En total, Ferrovial ha percibido 729 M€ en dividendos procedentes de los activos en cartera.

El ejercicio 2019 ha sido también el año en el que se ha gestado el plan Horizon 24, que implica una visión a cinco años para convertir a Ferrovial en una compañía más ágil y sostenible, enfocada en la rentabilidad, la eficiencia y la innovación. Esta apuesta de futuro ha coincidido con la llegada de nuestro nuevo Consejero Delegado, Ignacio Madrideo, que estará al frente del proceso y al que auguramos el mayor éxito.

La venta de la división de Servicios ya ha dado sus primeros pasos con la desinversión de las actividades en Australia y Nueva Zelanda. Por el momento, mientras se completa, seguiremos reportando los resultados de esta rama como actividades discontinuadas y ajustando sus activos a valor razonable.

Además, la venta parcial de Ausol, encuadrada en la política de rotación de activos, ha permitido un relevante ingreso de caja y la desconsolidación de la deuda asociada al activo.

Entre los puntos relevantes de 2019, cabe destacar la adjudicación de proyectos como el Túnel de Silvertown en Londres o una nueva ampliación de la NTE, lo que refuerza nuestro destacado papel en la gestión de las infraestructuras en Texas. Del mismo modo, sobresale la puesta en servicio de Toowoomba en Australia y de la I-77, una nueva *Managed Lanes* en Carolina del Norte. Construcción ha enfocado su gestión a la reducción del riesgo, manteniendo la competitividad y buscando el crecimiento en concesiones de alto valor.

En Aeropuertos, Heathrow ha vuelto a batir su récord y ha alcanzado los 81 millones de pasajeros, un aumento del 18% desde 2010, y ha mantenido un elevado nivel de satisfacción del usuario. Por otra parte, el proceso de expansión sigue su curso administrativo.

El resultado neto, por su parte, ascendió a 268 M€, que representa una mejora del 160% sobre el año anterior. Las ventas de las actividades continuadas alcanzaron 6.054 M€, un incremento del 5,5%. El conjunto de la cartera de Construcción y Servicios totalizó 29.080 M€.

Respecto a la posición de caja, sin tener en cuenta los proyectos de infraestructuras, pero incluyendo la procedente de las actividades de servicios, totalizó 1.631 M€.

Por su parte, la retribución al accionista se mantuvo dentro de la horquilla prevista anunciada en la Junta de Accionistas del año pasado, y alcanzó 520 M€ entre el reparto de dividendo y la recompra y amortización de acciones. Adicionalmente, la estrategia emprendida por Ferrovial ha sido respaldada por los inversores, como lo pone de mani-



**RAFAEL
DEL PINO**
Presidente

fiesto el incremento del 52,4% en el precio de la cotización de la acción; la segunda mejor evolución anual en bolsa del IBEX 35, que en conjunto subió un 11,8%.

Estamos atravesando una etapa de grandes cambios tecnológicos, demográficos, de sostenibilidad y de hábitos de movilidad que abren un gran abanico de oportunidades para Ferrovial. Nuestras autopistas y aeropuertos, como la 407 ETR, las *Managed Lanes* y Heathrow, son un modelo por la aportación de soluciones innovadoras, sostenibles y eficientes. Nos sentimos preparados para afrontar estos cambios reforzando nuestra posición en el mercado.

En materia de sostenibilidad, Ferrovial ha sido seleccionada como empresa líder de su sector por *Dow Jones Sustainability Index*, con categoría *Gold*. La apuesta por fortalecer los compromisos éticos en los ámbitos ambiental, social y de buen gobierno (ASG) se ponen también de manifiesto en la renovación de nuestra participación en los índices más prestigiosos en esta materia, como FTSE4Good, MSCI, CDP y Vigeo.

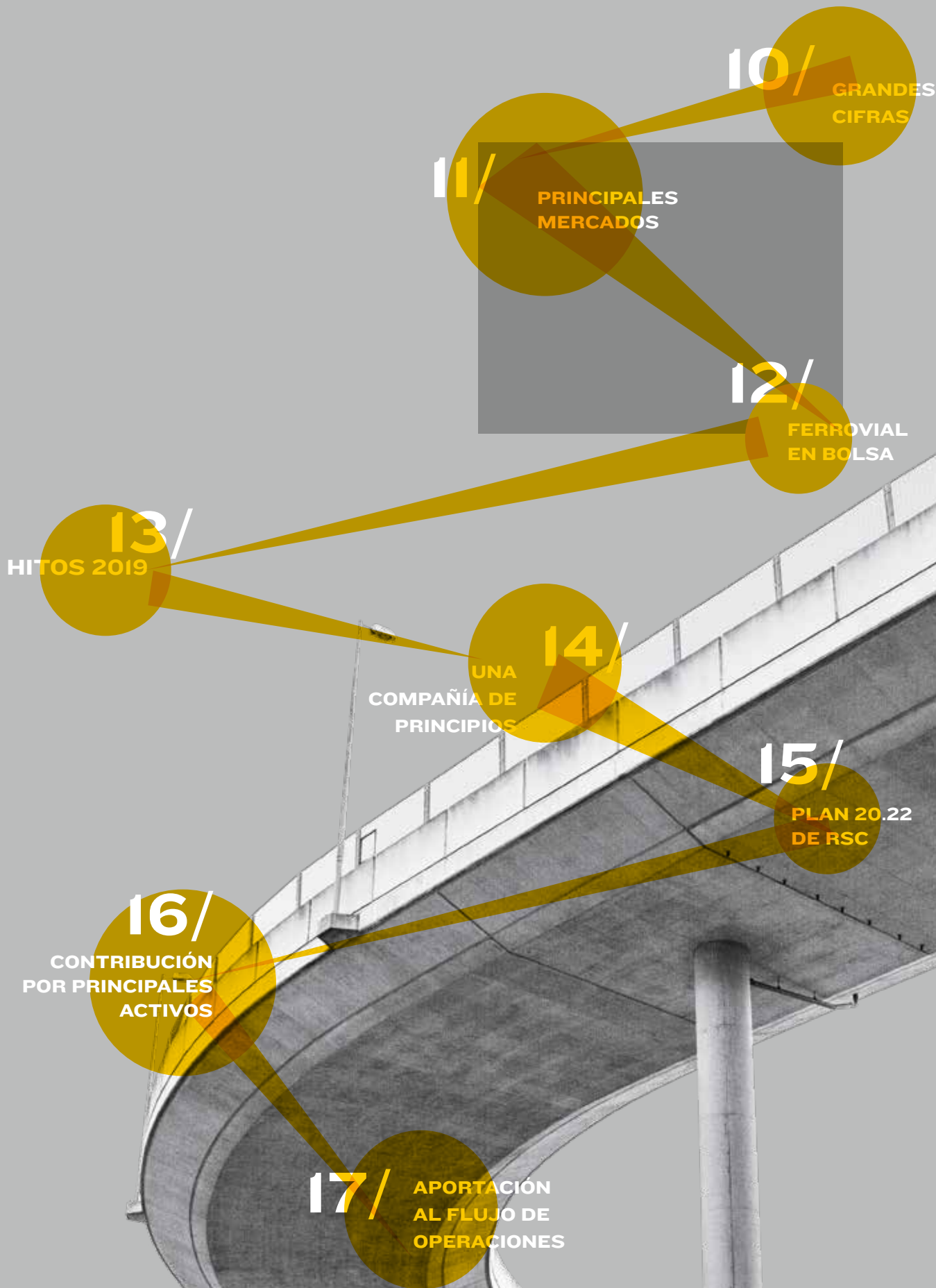
Nuestro compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y nuestro apoyo al Pacto Mundial completan nuestra apuesta para mejorar el legado que recibirán las futuras generaciones a través de la provisión de infraestructuras eficientes que faciliten una movilidad más sostenible. En un año en el que la concienciación sobre el desafío medioambiental ha calado firmemente, Ferrovial puede destacar el avance en el control de las emisiones de CO₂, reduciendo su intensidad en términos relativos en un 59% desde 2009. No quisiera finalizar esta carta sin subrayar la importancia que conferimos al cuidado y protección de nuestros trabajadores, aspecto en el que seguiremos concentrando todo tipo de esfuerzos.

No estamos satisfechos con los datos de siniestralidad de este año, por lo que hemos adoptado las medidas necesarias para conseguir una sensible mejora.

Por último, un año más resulta obligado mencionar el compromiso manifestado por los trabajadores del grupo, que han contribuido a construir los éxitos del Ferrovial del mañana. Asimismo, me gustaría agradecer a accionistas y clientes su renovada apuesta por Ferrovial, que nos da la confianza de seguir trabajando en proyectos que generen valor añadido para todos los grupos de interés, así como para el conjunto de la sociedad.



FOTO: Altopista D4R7 Bratislava (Eslovaquia).

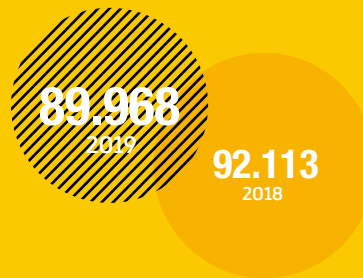


GRANDES CIFRAS

MEMBER OF
**Dow Jones
Sustainability Indices**
In Collaboration with RobecoSAM

Ferrovial, la empresa más sostenible del mundo en su sector.

PLANTILLA A CIERRE



EMISIONES DE CO₂

scope 1&2 tCO₂ eq/M€

-59%

en términos relativos respecto a 2009



CLICK

CEO Ignacio Madridejos.
Resultados 2019.



BENEFICIARIOS DE PROYECTOS SOCIALES

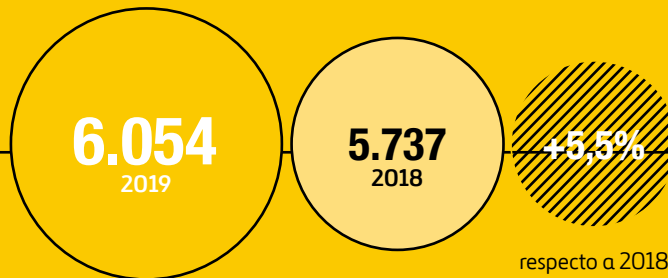
223.314

IMPUESTOS TOTALES (M€)*

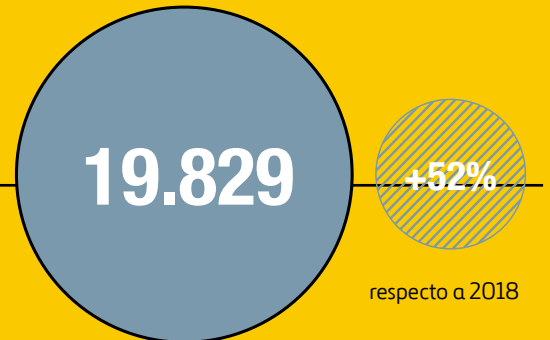
2.087

* Soportados, pagados y recaudados en 2019 (criterio de caja)

VENTAS* (M€)



CAPITALIZACIÓN (M€)



* Cifras excluyendo Servicios, clasificada como actividad discontinuada.

FLUJO OPERACIONES^(*) (M€)

(antes de impuestos)

810

ex-infraestructuras

+43,7%

(*) Incluye Servicios



CAJA NETA (M€)

1.631

Ex-infraestructuras. Incluye la caja neta de Servicios (158 M€)

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾

-15,6%

respecto a 2018

ÍNDICE DE GRAVEDAD⁽²⁾

-13,8%

respecto a 2018

(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.

(2) Variación interanual del índice que recoge el número de jornadas perdidas como consecuencia de los accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas.

PRINCIPALES MERCADOS

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



EE.UU.

VENTAS: 1.523 M€
RBE: -166 M€
PLANTILLA: 5.306



CANADÁ

VENTAS: 511 M€
RBE: 379 M€
PLANTILLA: 722



ESPAÑA

VENTAS: 1.047 M€
RBE: 167 M€
PLANTILLA: 42.262



REINO UNIDO

VENTAS: 1.408 M€
RBE: 573 M€
PLANTILLA: 16.115



POLONIA

VENTAS: 1.004 M€
RBE: 61 M€
PLANTILLA: 6.393



AUTOPISTAS



AEROPUERTOS



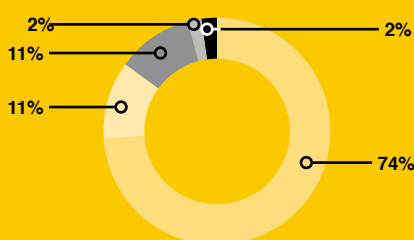
CONSTRUCCIÓN



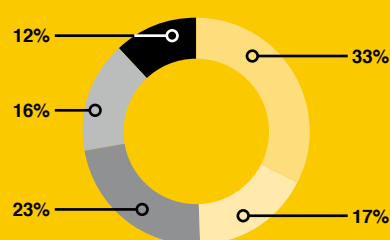
SERVICIOS

VALORACIÓN ANALISTAS

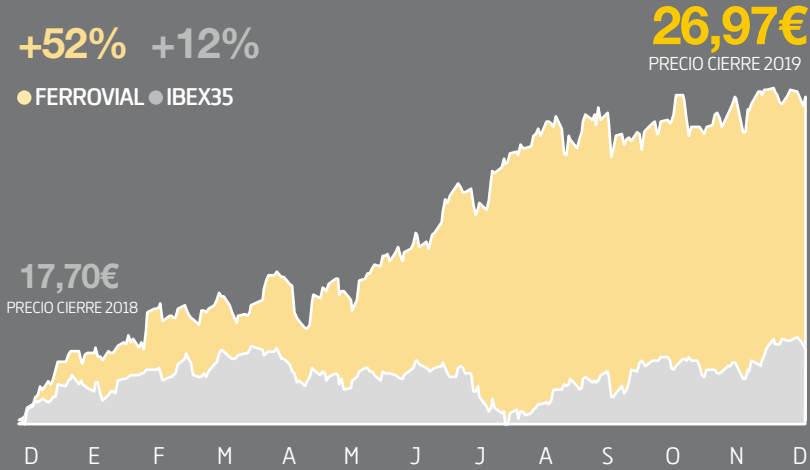
- CANADÁ + EE.UU. ●
- ESPAÑA ●
- REINO UNIDO ●
- POLONIA ●
- OTROS ●



VENTAS



EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN EN 2019 (FER & IBEX)



CAPITALIZACIÓN (M€)

19.829

RETORNO AL ACCIONISTA (TSR)*

+57,2%

* 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.

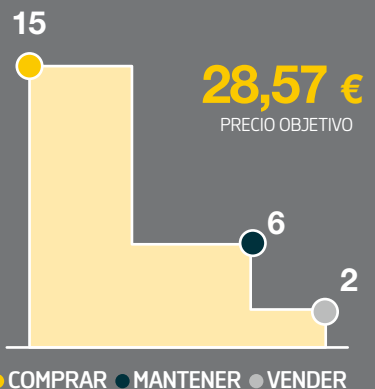
CALIFICACIÓN CREDITICIA

BBB

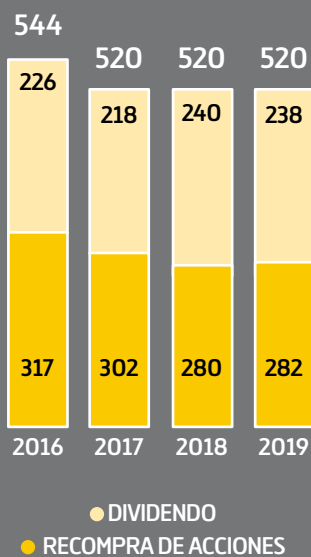
S&P Y FITCH

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

23 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre. Durante 2019, JP Morgan y Barclays iniciaron cobertura.



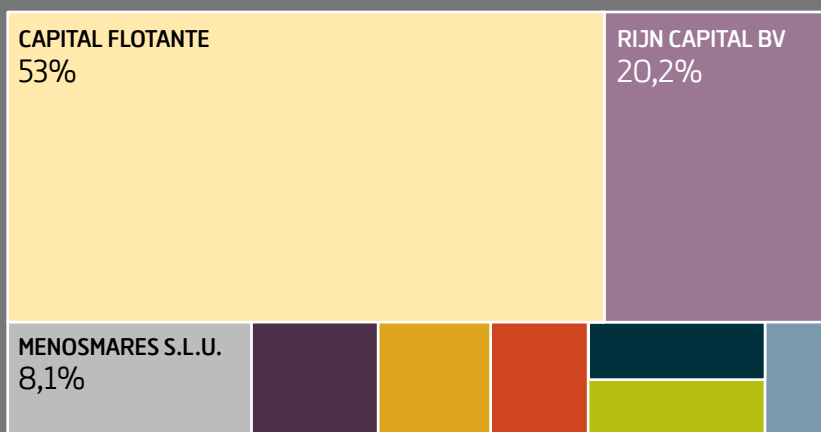
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



HISTÓRICO ACCIÓN

	2019	2018	2017
PRECIO CIERRE (€)	26,97	17,70	18,93
MAX. (€)	27,21	19,78	20,75
MIN. (€)	17,71	16,20	16,75
VWAP (€)	23,15	17,86	18,63
EFFECTIVO MEDIO DIARIO (M€)	47,05	27,39	33,07
VOLUMEN MEDIO DIARIO (M ACC)	2,02	1,54	1,77
NÚMERO DE ACCIONES (M ACC)	735,22	738,46	732,27
CAPITALIZACIÓN (M€)	19.829	13.067	13.858

ESTRUCTURA ACCIONARIAL *



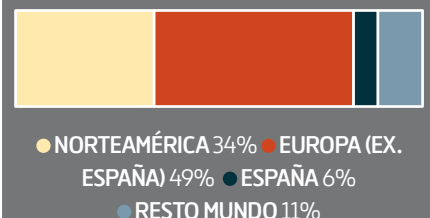
- SIEMPRELARA S.L.U. 4,2%
- THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND 3,7%
- LAZARD ASSET MANAGEMENT 3,1%
- SOZIANCOR S.L.U. 2,5%
- BLACKROCK 3%
- FIDELITY INT'L 2%

*FUENTE: CNMV y CMi2i (octubre 2019)

CONTACTO CON EL MERCADO

En 2019, el departamento de Relación con Inversores mantuvo un total de 270 reuniones, 12 roadshows y 5 seminarios, con cerca de 400 inversores.

INVERSORES INSTITUCIONALES* (%)



ENERO

- > Ferrovial, líder global en cambio climático según *Carbon Disclosure Project*
- > NTE y LBJ introducen la energía solar en sus instalaciones

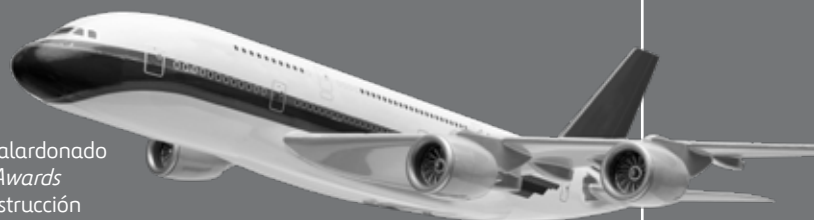
PRIMER TRIMESTRE

FEBRERO

- > Adjudicación de dos contratos de mantenimiento de carreteras en Canadá por 200 M€
- > El consorcio formado por Ferrovial y Acciona se adjudican un tramo del Corredor Mediterráneo

MARZO

- > Construcción de una carretera en Gran Canaria
- > Triple triunfo de Tideway Central en los premios *Rightway in Delivery*



SEGUNDO TRIMESTRE

ABRIL

- > El aeropuerto de Heathrow galardonado en los *Skytrax World Airport Awards*
- > Premio al mejor diseño y construcción por la Autopista NTE 35W

MAYO

- > El consorcio RiverLinx, seleccionado para gestionar el túnel Silvertown, en Londres
- > El hospital Fraternidad Muprespa Habana, construido por Ferrovial Agroman, certificado LEED Platino

JUNIO

- > Rafael del Pino, galardonado por su trayectoria profesional en los Premios ASTER de ESIC
- > Venta a Meridiam del 65% de las autopistas Ausol por 451 M€, un 60% por encima del consenso de mercado

TERCER TRIMESTRE

JULIO

- > Venta del 11,7% de la Ruta del Cacao por 28,6 M€
- > Adjudicación para la modernización de un tramo de la carretera IH 35 por 56 M€

AGOSTO / SEPTIEMBRE

- > Ignacio Madríguez, nombrado Consejero Delegado
- > Ferrovial, empresa más sostenible del mundo en su sector según *Dow Jones Sustainability Index*
- > Inauguración de la circunvalación de Toowoomba, en Australia, con una inversión de 1.100 M€
- > Juan Hoyos, nuevo Consejero Independiente
- > Adjudicación para la construcción y operación de la Autopista NTE3C por 813 M€



OCTUBRE

- > Acuerdo entre Wondo y Moovit para ofrecer la app de movilidad integral más completa de España
- > Conexión de la estación de Farringdon con el vestíbulo de Thameslink, en Londres

NOVIEMBRE

- > Firma del contrato para la gestión del túnel de Silvertown, en Londres
- > Premio Iberdrola a la mejor práctica en Cooperación Energética Internacional
- > Inauguración de la autopista I-77 en Carolina del Norte

DICIEMBRE

- > Ferrovial se suma a la iniciativa "CEOs call for action: A New Deal for Europe"
- > Gonzalo Urquijo, nuevo Consejero Independiente
- > Venta de Broadspectrum a Ventia por 303 M€ de *equity value*
- > La autopista NTE abona 292M\$ en su primer reparto de dividendo
- > Cierre de la refinanciación de la autopista NTE por más de 1.200 M\$

CUARTO TRIMESTRE

LA CULTURA CORPORATIVA ESTÁ GRABADA EN LA GENÉTICA DE FERROVIAL. LA COMPAÑÍA HA RENOVADO SUS VALORES Y SU PROPÓSITO EN LA SOCIEDAD, PROYECTADOS HACIA LAS INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES EN UN MUNDO QUE SE MUEVE HACIA EL PROGRESO Y LA INNOVACIÓN. MANTIENE LA ESENCIA DE SUS VALORES CUYA SEMILLA SE PLANTÓ EN LOS MOMENTOS FUNDACIONALES DE LA EMPRESA.

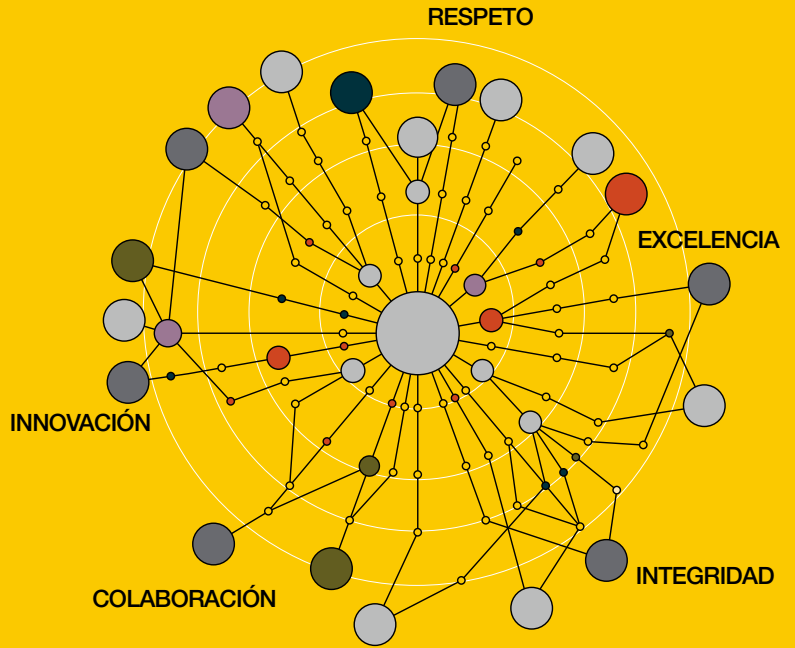
PROPÓSITO

Infraestructuras sostenibles para un mundo en movimiento

VISIÓN

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

VALORES



LOS ODS, EN LA AGENDA DE FERROVIAL

FERROVIAL SE SUMÓ DESDE EL PRINCIPIO A LA AGENDA DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) APROBADOS POR NACIONES UNIDAS EN 2015. PARTICIPÓ COMO UNA DE LAS EMPRESAS EN EL GRUPO ASESOR DEL SECTOR PRIVADO ORGANIZADO POR NACIONES UNIDAS. AUNQUE PARTICIPA EN EL CONJUNTO DE LOS 17 ODS, SE CONCENTRA EN LOS TRES QUE SON MÁS CERCANOS A SU ACTIVIDAD.



**OBJETIVO 6:
AGUA LIMPIA
Y SANEAMIENTO**

25

Proyectos de agua y saneamiento en América Latina y África

+220.000
beneficiarios

+400
millones de m³ de agua tratados



**OBJETIVO 9:
INDUSTRIA, INNOVACIÓN
E INFRAESTRUCTURAS**

23

autopistas

21.949 M€
de inversión gestionada

**Managed
Lanes**

como solución sostenible en zonas de alta congestión urbana



**OBJETIVO 11:
CIUDADES Y COMUNIDADES
SOSTENIBLES**

95

millones de pasajeros

Movilidad

Soluciones a la movilidad urbana

**Zity y
Wondo**

LA RSC ES UN ASUNTO SERIO PARA FERROVIAL. CADA TRES AÑOS RENUEVA SU PLAN ARMONIZANDO LAS INICIATIVAS QUE DESARROLLA LA EMPRESA CON INDICADORES CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS. EN LA ÚLTIMA EDICIÓN EL PLAN 20.22, AGRUPA SUS MEDIDAS DANDO RESPUESTA A LAS TENDENCIAS DEL SECTOR Y ALINEADAS CON LOS ODS DE NACIONES UNIDAS.

1. TRANSFORMACIÓN Y DIGITALIZACIÓN

Mantener la inversión en innovación, impulsando el ecosistema de *start-ups* y favoreciendo las vocaciones STEM.



2. NUEVA MOVILIDAD Y CONGESTIÓN URBANA

Fomentar la seguridad vial en las autopistas, desarrollando proyectos que mejoren la movilidad y midiendo el impacto ambiental de un activo a lo largo de sus fases de ciclo de vida.



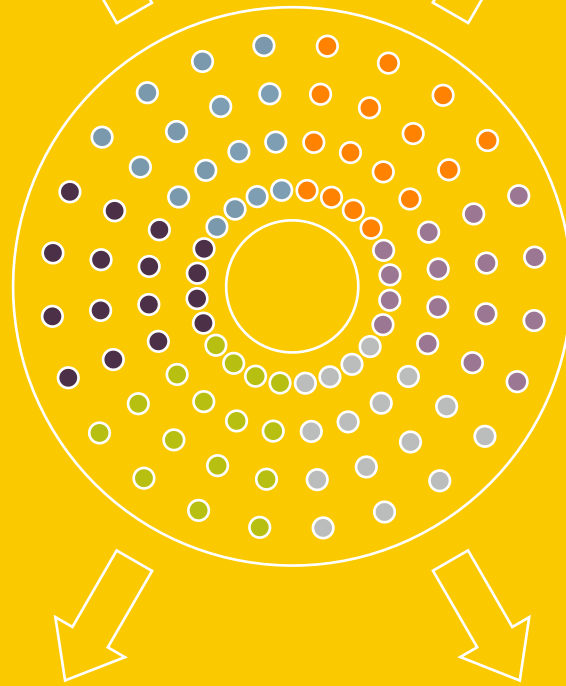
6. ÉTICA Y GOBIERNO CORPORATIVO

Elaboración de un código ético para proveedores, refuerzo del Código de Compras Verdes y formar sobre Derechos Humanos, Código ético y conductas prohibidas.



3. SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

Involucración de los trabajadores en un comportamiento preventivo, foco en los accidentes de alto potencial y establecimiento de una comunicación más ágil.



5. CAMBIO CLIMÁTICO

Reducir la huella de carbono en un 32% para 2030, alcanzar un 100 % en la compra de energía renovable en 2025, 33% de la flota de vehículos cero emisiones a 2030 y establecer un objetivo de huella hídrica.



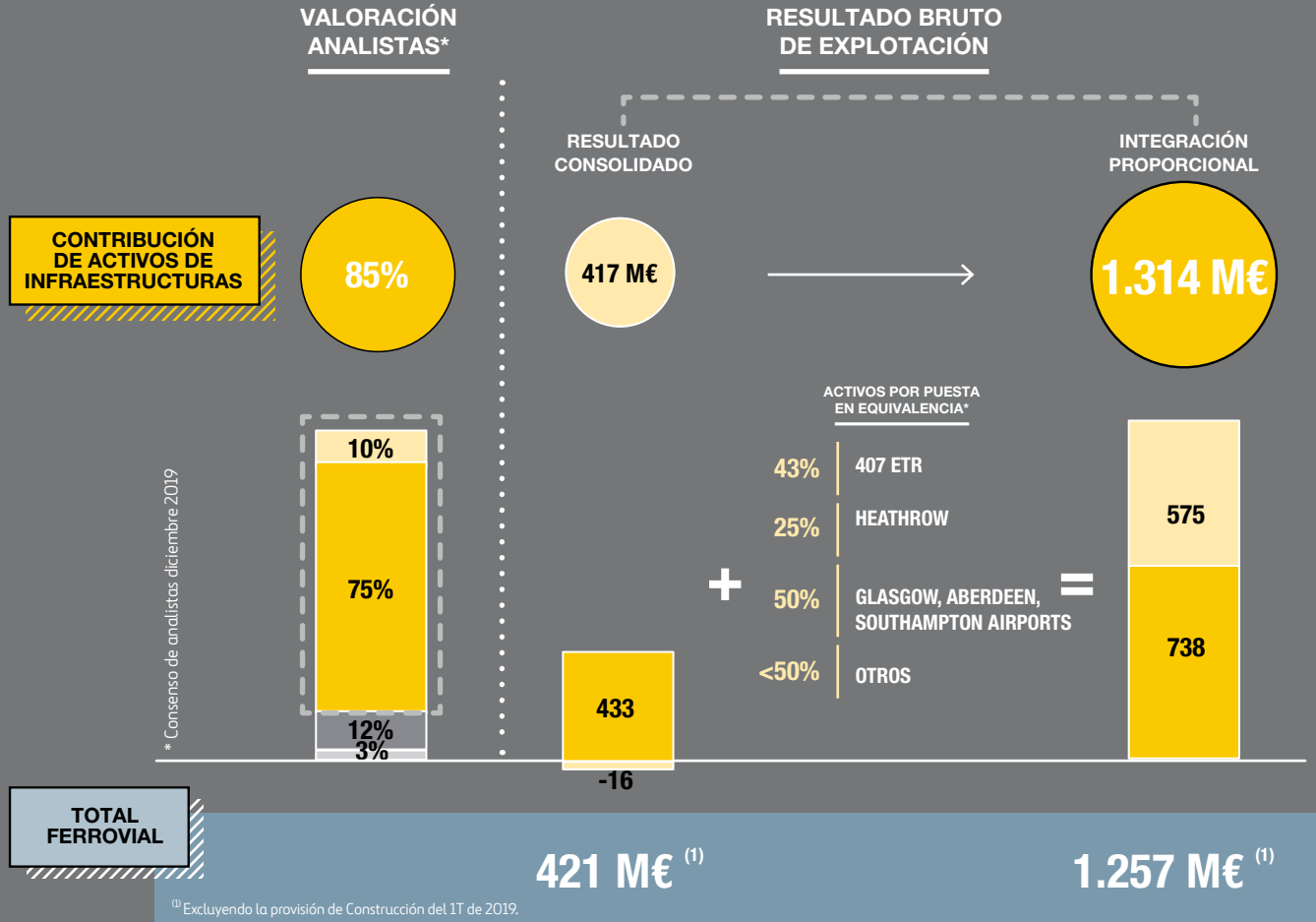
4. IGUALDAD DE GÉNERO Y DIVERSIDAD

Monitorizar la brecha salarial por países, situándola por debajo del 20%, aplicar la regla Rooney en los procesos de selección, fijando en un 35% la presencia de mujeres en las incorporaciones de posiciones base, al tiempo que se formará en sesgos inconscientes.



CONTRIBUCIÓN POR PRINCIPALES ACTIVOS

LOS MÚLTIPLOS NO REFLEJAN EL VALOR REAL DE FERROVIAL.
 LOS PRINCIPALES ACTIVOS DE FERROVIAL CONSOLIDAN POR PUESTA EN EQUIVALENCIA, NO CONTRIBUYENDO NI A VENTAS NI AL RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE), PERO SÍ CONTRIBUYEN DE FORMA SIGNIFICATIVA A DIVIDENDOS Y A LA VALORACIÓN DE LOS ANALISTAS DEL GRUPO.



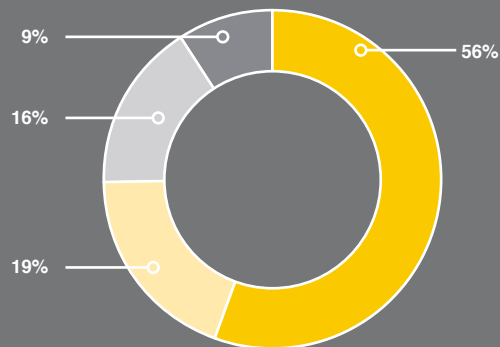
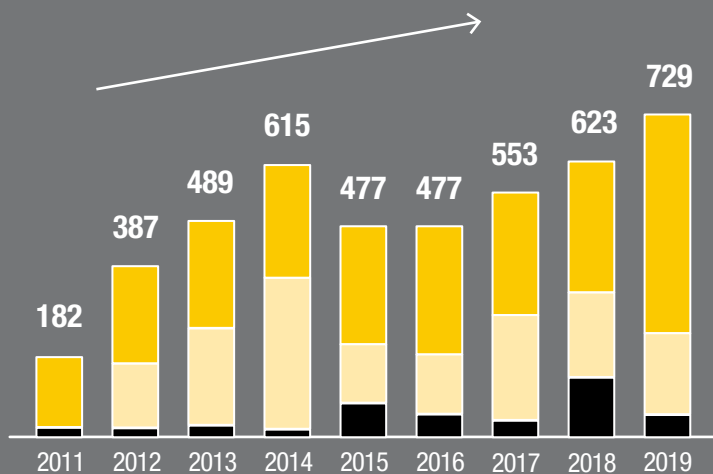
● AUTOPISTAS ● AEROPUERTOS ● CONSTRUCCIÓN ○ SERVICIOS



APORTACIÓN AL FLUJO DE OPERACIONES

DIVIDENDOS RECIBIDOS DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (M€)⁽¹⁾

FLUJO DE OPERACIONES⁽²⁾
(Ex-Infraestructuras)



● AUTOPISTAS ● AEROPUERTOS ● CONSTRUCCIÓN ○ SERVICIOS ● OTROS

(1) 2014 Incluye el dividendo extraordinario de Heathrow por la venta de AGS (214 M€)
 2017 Incluye un dividendo extraordinario tras la refinanciación de AGS (43 M€) y un dividendo extraordinario de Heathrow
 2018 Incluye un dividendo extraordinario de Ferrovial Servicios España (104 M€)
 (2) Antes de impuestos





FOTO: Aeropuerto de Heathrow, Londres (Reino Unido).

SERVICIOS

34/

CONSTRUCCIÓN

30/

AEROPUERTOS

28/

AUTOPISTAS

24/

ESTRATEGIA

20/

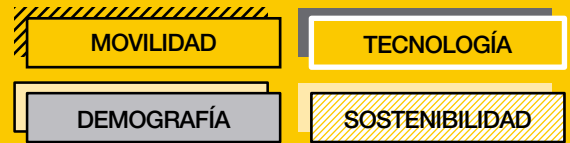


ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

PLAN HORIZON 24: INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES

FERROVIAL HA PLASMADO LA REVISIÓN DE SU ESTRATEGIA EN EL PLAN HORIZON 24, QUE CUBRE EL PERIODO 2020-2024, ENFOCANDO EL EJE DE SU ACTIVIDAD EN LA PROMOCIÓN, CONSTRUCCIÓN Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES. EL PLAN PARTE DE UNA ANÁLISIS DE TENDENCIAS Y OPORTUNIDADES, FIJA UNAS PRIORIDADES Y DETERMINA UNOS OBJETIVOS. EL PLAN PERSIGUE UNA COMPAÑÍA MÁS ÁGIL, INNOVADORA Y EFICIENTE.

TENDENCIAS



MERCADOS



ALGUNAS CIFRAS

DIVIDENDO
4.000 M€
de la cartera
de infraestructuras

RENTABILIDAD
11%
de mejora anual
del RBE

AHORROS
50 M€
anuales en costes
de estructura

PIPELINE
12.000 M€

**REDUCCIÓN
DE EMISIONES**
32%
(2030 vs 2009)

PRIORIDADES

PERSONAS

CRECIMIENTO
SOSTENIBLE

EXCELENCIA
OPERATIVA

INNOVACIÓN

LÍNEAS DE NEGOCIO



CLICK

CEO Ignacio Madrideojos
Plan Horizon 24

AEROPUERTOS

Apatancar las capacidades, con una gestión activa de la cartera y un mayor alcance geográfico en su desarrollo de negocio. Atentos a la expansión de Heathrow.

AUTOPISTAS

Crecimiento en proyectos *greenfield* de alto valor concesional. Generación proactiva de *pipeline* de *Managed Lanes*, con foco en EEUU, potenciando las ventajas competitivas en proyectos con riesgo de tráfico y de disponibilidad.

CONSTRUCCIÓN

Clave para el desarrollo de proyectos *greenfield*, enfocado en mercados con apuesta por las infraestructuras. El 25% de los ingresos procederá de proyectos internos.

NUEVOS NEGOCIOS

Movilidad: Zity y Wondo.
Electrificación: rápida rotación de activos.
Agua: concesiones y construcción.



Estrategia

Infraestructuras sostenibles

Ferrovial ha actualizado su estrategia reafirmando su foco en el desarrollo y operación de infraestructuras.

Un sector que requiere inversiones de 3,7 billones de dólares al año¹. Una parte significativa de estas inversiones se destinará a infraestructuras de transporte, incluyendo carreteras (0,9 billones de dólares al año) y aeropuertos.

El sector de las infraestructuras está experimentando una transformación impulsada por cambios demográficos y tecnológicos, por nuevos hábitos sociales y de movilidad, y por las crecientes preocupaciones medioambientales. Este contexto dinámico presenta oportunidades para la compañía, ya que impacta en el modo en que se diseñarán, construirán y operarán las infraestructuras en el futuro.

- La concentración de la población en ciudades y la consiguiente congestión en los accesos a las mismas, requerirán soluciones innovadoras, incluyendo la modernización y el desarrollo de nuevas infraestructuras. Estas soluciones han de tener en cuenta las necesidades futuras, como por ejemplo aquellas relacionadas con la creciente conectividad entre infraestructuras, vehículos y usuarios.
- El comercio electrónico y la distribución *on-demand* contribuirán a cambios en el transporte y a nuevos desarrollos logísticos. Los consumidores exigen una oferta amplia de productos, plazos de entrega reducidos y facilidad en las devoluciones, lo que está incrementando el número de vehículos en las carreteras y creando nuevos patrones de tráfico. Además, los futuros desarrollos en vehículos autónomos introducirán también requerimientos tecnológicos adicionales en las infraestructuras.
- Las preocupaciones relacionadas con el cambio climático y los compromisos de descarbonización también exigirán nuevas soluciones en el desarrollo y operación de infraestructuras, como son por ejemplo las redes de recarga de vehículos eléctricos, o las soluciones de gestión de tráfico que permitan reducir la congestión o dar preferencia de circulación a vehículos de bajas emisiones.

PROPÓSITO

Infraestructuras sostenibles para un mundo en movimiento.

VISIÓN

Desarrollar y operar infraestructuras sostenibles, innovadoras y eficientes creando valor para nuestros *stakeholders*.

VALORES

Respeto, Colaboración, Excelencia, Innovación, Integridad.

Además de las tendencias mencionadas, la compañía también se enfrenta a otros desafíos como son: la evolución de los marcos regulatorios y comerciales, las tensiones políticas y sociales en los países en los que opera, la creciente competencia por parte de empresas de infraestructuras y de inversores financieros, y la descarbonización del transporte.

ESTRATEGIA

Prioridades estratégicas

- Personas:** Asegurar los más altos estándares en seguridad y salud, fomentar la diversidad y el talento local, y continuar reforzando el nivel de compromiso de los empleados.
- Crecimiento sostenible:** desarrollar proyectos de infraestructuras de alto valor concesional. La compañía reafirma su foco en autopistas y aeropuertos, con un *pipeline* de oportunidades de más de 12.000 millones de euros.

En Autopistas, Ferrovial continuará desarrollando proyectos *greenfield*, generando proactivamente su *pipeline* de *Managed Lanes*, y al mismo tiempo manteniendo sus ventajas competitivas en proyectos con riesgo de tráfico y de pagos por disponibilidad.

En Aeropuertos, la compañía se apalancará en su experiencia en el desarrollo y operación de activos aeroportuarios, gestionando activamente su cartera y apoyándose en socios para crecer.

Ferrovial reforzará su presencia en Construcción donde sea clave para el desarrollo de proyectos *greenfield* de infraestructuras. Los principales mercados concesionales para la compañía son EE.UU., Reino Unido, Canadá, Polonia, España, Chile, Colombia y Perú, y además invertirá selectivamente en otras regiones.

Adicionalmente, Ferrovial explorará nuevas oportunidades relacionadas con infraestructuras sostenibles, como pueden ser electrificación, movilidad y agua.

(1) Fuente: Mc Kinsey Global Institute

- **Excelencia operativa:** continuar apostando por la eficiencia en todos los niveles, tanto en el diseño y la construcción de proyectos como en la gestión de los activos en cartera.

En Construcción, la compañía mantendrá sus referencias y capacidades en el diseño y construcción de proyectos complejos, y revisará y optimizará sus principales procesos. En concesiones, Ferrovial seguirá potenciando sus capacidades de operación diferenciales, como la gestión de ingresos, la optimización del tráfico o el servicio al cliente, aprovechando su experiencia en la gestión de activos de referencia, como son la 407 ETR, las *Managed Lanes* de Texas o el Aeropuerto de Heathrow.

Ferrovial pondrá en marcha un nuevo modelo operativo para convertirse en una compañía más ágil, innovadora y eficiente. El nuevo modelo

mantiene el énfasis en la *accountability*, promueve el emprendimiento y la colaboración, e incrementa los niveles de digitalización y automatización. Para implementarlo, la compañía simplificará procesos, creará centros de servicios compartidos y revisará los gastos de estructura con terceros.

Las soluciones para un entorno de bajas emisiones de carbono y la responsabilidad social corporativa forman parte de la estrategia de Ferrovial. La compañía está implementando una hoja de ruta de descarbonización y también ha definido un plan de RSC alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. La compañía reafirma su compromiso con el desarrollo sostenible de sus operaciones, para mantener su presencia en índices de sostenibilidad reconocidos como son el *Dow Jones Sustainability*, *Carbon Disclosure Project* y *FTSE4Good*, entre otros.

- **Innovación:** generar nuevas ventajas competitivas y anticiparse a posibles disrupciones que puedan afectar a los negocios de la compañía o que presenten nuevas oportunidades de negocio. Para reforzar su creación de valor en el futuro, Ferrovial desarrollará tanto una innovación incremental en las unidades de negocio como una innovación disruptiva a nivel corporativo, y continuará fomentando la cultura emprendedora de la compañía.





FOTO: Nipponing Bridge, Nipponing (Canada).

Pisando el acelerador

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, especialmente aquellas que resuelven los problemas de congestión de tráfico en zonas urbanas (concesiones *greenfield* complejas) y tienen alto grado de libertad tarifaria. Los más de 50 años de experiencia, los profundos conocimientos en nuevas tecnologías aplicadas al *pricing* (*advanced analytics*), así como las sinergias con Ferrovial Agroman, hacen de Cintra una compañía con un elevado potencial de creación de valor y fuertes ventajas competitivas.

PRINCIPALES ACTIVOS

Cintra posee un 43,23% de la Autopista 407 ETR, en Toronto (Canadá), y un 62,97%, 54,6% y 53,67% de las *Managed Lanes* NTE, LBJ y NTE 35W, en Texas (EE UU.), respectivamente. En 2019 se abrió totalmente al tráfico la I-77 (50,10%), en Carolina del Norte. La I-66 (50%), en Virginia, se encuentra 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 en fase de licitación (construcción, financiación, operación y tráfico) le permite optar a unas tasas de retorno iniciales (TIR) más llevadas. Así, Cintra lideró un consorcio que en 2019 se adjudicó y cerró la financiación del proyecto

Silvertown, en Londres. Un proyecto *greenfield* con una inversión algo superior a los 1.200 millones de libras que requirió más de 1.100 millones de libras de deuda y que se ejecutará en los próximos 5 años para pasar a operarse durante los siguientes 25 años.

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

Un ejemplo de ésta disminución de la tasa de descuento ha sido la refinanciación de toda la deuda de NTE. Se obtuvieron 400 millones de dólares en el mercado de *Private Activity Bonds* (PAB's) a 20 años con un coste *all-in* del 3,05% y 871 millones de dólares en *taxable bonds* a 30 años con un coste *all-in* del 4,03%. Ambas emisiones han tenido una gran acogida por los inversores. El resultado ha sido una bajada del coste medio de un 1,50% (hasta el 3,80%), un aumento del plazo de repago de la deuda y una mejora del *rating* (BBB por Fitch/Baa2 por Moody's), todo ello maximizando el pago al accionista a través del primer dividendo abonado por el proyecto en diciembre de 2019. Otro ejemplo fue la venta del 11,7% de la autopista Ruta del Cacao a la compañía británica John Laing por 28,6 millones, que generó unas plusvalías cercanas a los 11 millones de euros.

El equipo de *advanced analytics* de Cintra se consolidó en 2019 en Austin, Dallas y Toronto. Trabaja en proyectos de alto valor como *machine learning* para la tarificación dinámica en tiempo real o la inteligencia artificial para la detección automática de vehículos. También están desarrollando nuevos productos de peaje dirigidos a distintos segmentos de clientes para favorecer el uso de las *Managed Lanes*.

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 de ello es la transmisión al fondo de infraestructuras Meridiam del 65% de la autopista Ausol por 451 millones de euros (con una valoración implícita un 60% por encima del consenso de mercado, mostrando el fuerte apetito por este tipo de activos). Cintra se mantiene como socio industrial referente con el 15% del activo, sobre el que se ha reservado una opción de venta (*put option*) y ha otorgado una opción de compra a Meridiam (*call option*). Además Cintra ha firmado un contrato de gestión para la prestación de determinados servicios concesionales a largo plazo.

NORTEAMÉRICA

96%

Valoración de Cintra

CONCESIONES

23

Activos en 9 países

KILÓMETROS

1.474

DIVIDENDOS (M€)

494

309 M€ de 407 ETR y 166 M€ de NTE

61% del flujo total (ex-Infra)

INVERSIÓN GESTIONADA (M€)

21.949

94% Internacional



CLICK

Managed Lanes

Infraestructuras socialmente responsables

Por su elevada complejidad, innovación y eficiencia, los proyectos de Cintra ofrecen soluciones sostenibles que mejoran la congestión en grandes ciudades, reducen la contaminación, disminuyen los accidentes, elevan la satisfacción de los usuarios y mejoran la calidad de vida de las personas. En Texas (EE.UU.), Cintra opera una autopista *carbon neutral*, la NTE, cualidad que se determina al comparar el escenario previo (vía existente) y el actual (vía existente más NTE), al determinar que no se produce un aumento de emisiones en la región, a pesar de la mayor capacidad de la infraestructura, gracias a la reducción de la congestión.

Usuarios: excelencia en el servicio

La satisfacción del cliente es una prioridad para Cintra. En 2019 la autopista 407 ETR mantuvo sus elevados índices de satisfacción de cliente, del 87%, en el servicio en la autopista y en su *call center*, que atendió 3,3 millones de peticiones y volvió a ser premiado por su excelencia en calidad de servicio por sexto año consecutivo por *World Class Call Center*.

Empleados: apoyo al mérito

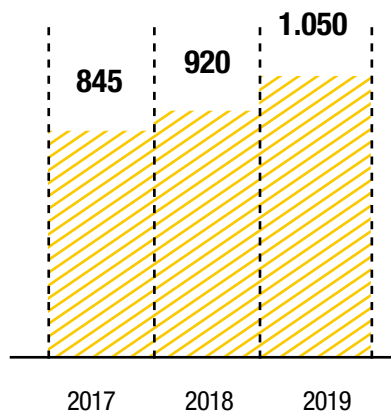
Cintra ofrece oportunidades para el desarrollo profesional de todos sus empleados, promoviendo la movilidad interna y asegurando que el mérito sea el factor determinante en su carrera profesional. Durante 2019, un 16% de los empleados de estructura han tenido la oportunidad de cambiar de puesto o localización, y una de cada cuatro personas desempeña puestos de trabajo en una asignación internacional.

NUEVAS MANAGED LANES EN LA NTE 35W: SEGMENTO 3C

En 2019 Cintra alcanzó el cierre financiero de un nuevo segmento en la autopista NTE 35W, el 3C, en Texas, un proyecto de *Managed Lanes* de alta complejidad técnica y alto valor concesional, con una inversión cercana a los 1.000 millones de dólares y un plazo concesional próximo a los 50 años. El acuerdo comprende la actuación sobre un tramo de casi 11 kilómetros de carretera, en los que se renovarán los carriles ya existentes, que seguirán siendo libres de peaje, y se construirán dos carriles de peaje *Managed Lanes* por sentido, además de los carriles de incorporación. Para financiar esta inversión, Cintra ha recurrido a una emisión de 750 millones de dólares en *Private Activity Bonds (PABs)*, con una rentabilidad del 3,25% y vencimiento en 2058. La emisión tuvo también una gran acogida entre los inversores. La deuda obtuvo la calificación BBB por Fitch Ratings y Baa3 por Moody's.

407 ETR (CANADÁ)

Dividendos M CAD

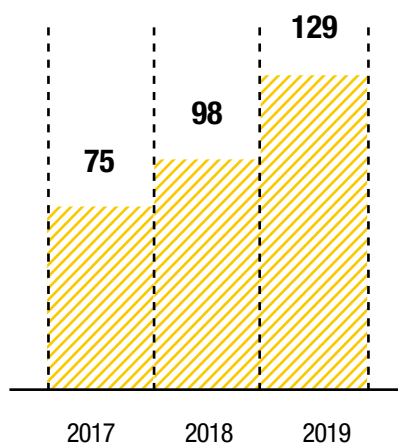


URBAN MOBILITY PRICING

Cintra participa activamente en iniciativas para reducir la contaminación y congestión en áreas urbanas de forma sostenible. Ferrovial está desarrollando una estrategia de incentivos al uso de modos de transporte más limpios. Aplicando tarifas inteligentes a la capacidad disponible, se puede favorecer el uso de vehículos menos contaminantes y de mayor ocupación en horas de menor congestión. Así, los ciudadanos tendrán más opciones de la movilidad a la vez que se reduce la congestión y la contaminación para crear ciudades más habitables.

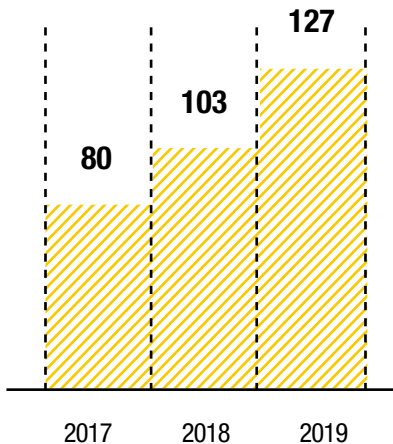
NTE (EE.UU.)

RBE M\$



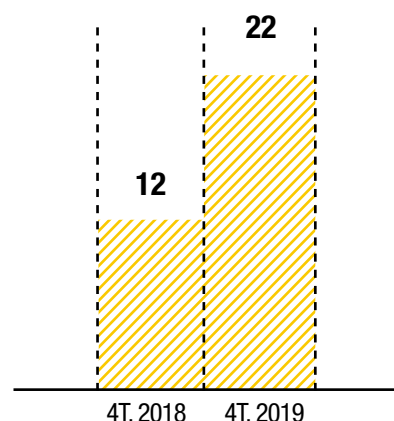
LBJ (EE.UU.)

RBE M\$



NTE 35W* (EE.UU.)

RBE M\$



* Los datos corresponden al último trimestre de 2018 y 2019. La autopista se abrió en julio de 2018.

LA CONTRIBUCIÓN DE LA 407 ETR

LA 407 ES CONOCIDA POR SER RÁPIDA, SEGURA Y FIABLE. ESTOS TRES ATRIBUTOS MOTIVAN A MÁS DE 400.000 USUARIOS A UTILIZAR LA INFRAESTRUCTURA A DIARIO EN TORONTO. UNA AUTOPISTA DE PEAJE TOTALMENTE ELECTRÓNICA Y SIN BARRERAS QUE PERMITE A LOS CONDUCTORES ENTRAR Y SALIR SIN PARADAS NI RETRASOS, EVITANDO CONGESTIONES Y ATASCOS. LOS CONDUCTORES AHORRAN EN COMBUSTIBLE Y EN MANTENIMIENTO, MIENTRAS SE REDUCEN LAS EMISIONES DE CARBONO.

BUENA PARA TI, BUENA PARA ONTARIO

15.900 millones de dólares de beneficios económicos generados por la 407 ETR en Ontario desde 1999.

407
ETR
Express Toll Route

MANTENIENDO A LOS CONDUCTORES EN MOVIMIENTO

Cada día laborable se realizan, de media, más de 400.000 viajes por 407 ETR. La autopista ha incrementado su capacidad para dar respuesta a la mayor demanda y mantener un tráfico fluído en las horas importantes del día.



REDUCCIÓN DE EMISIONES

Al conducir a una velocidad segura y constante en la 407 ETR, evitando atascos en otros lugares, se evita la emisión de 108 millones de kilogramos de CO₂ al año.



LA SEGURIDAD ES LA PRIORIDAD

Más de 3.000 conductores reciben asistencia de los servicios seguridad de la autopista cada año.

APOYANDO A ONTARIO

724 millones de dólares anuales de beneficios económicos (incluyendo empleo, salarios, recaudación gubernamental e ingresos para las familias) generados por la autopista 407 ETR en Ontario.



MANTENIMIENTO Y MEJORAS

34 millones de dólares para mantenimiento y mejoras en 2019: 60 km de carriles acondicionados, 12 km de carriles adicionales y repavimentados, además de 13 puentes y 14 km de nuevos carriles añadidos entre Markham Road y York Durham Line.



IMPULSANDO GRANDES NEGOCIOS

El tráfico de camiones en la 407 ETR ha aumentado en los últimos 10 años en más de un millón de viajes anuales. Cada día laborable 140.000 camiones transitan por la 407 ETR.

MANTENIENDO LA PUNTUALIDAD

Cada día laborable más de 86.000 pasajeros, en 1.750 viajes, se mueven en transporte público por la 407 ETR.

AHORRANDO TIEMPO

30,4 millones de horas/año ahorradas a los usuarios de la 407 ETR: 22,7 millones de horas ahorradas a los conductores de vehículos particulares y 7,7 millones de horas ahorradas a empresas.





FOTO: Autopista NTE 35W, Texas (Estados Unidos).

Aeropuertos

Crecimiento y calidad de servicio

Ferrovial Aeropuertos es uno de los principales inversores y operadores privados de aeropuertos del mundo. Cuenta con cuatro activos en Reino Unido: Heathrow (25%), el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros de Europa y el séptimo a nivel mundial, y AGS (50%), compuesto por los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. Adicionalmente, Ferrovial está desarrollando su negocio de líneas de transmisión, con presencia en Chile.

E

n 2019 Heathrow ha conseguido un récord de pasajeros de 80,9 millones, lo que supone un incremento del tráfico del 1% con respecto al año anterior y el noveno año consecutivo de crecimiento.

Con respecto a AGS, tras un periodo de gran crecimiento, el mercado de la aviación se está consolidando, afectando especialmente a las aerolíneas de bajo coste.

Los activos en Reino Unido cuentan con planes detallados para garantizar una correcta operación y servicio a los pasajeros con posterioridad a la separación definitiva de la Unión Europea. En cuanto a la repercusión del *Brexit* en la actividad, Reino Unido y la Unión Europea han confirmado la extensión de los acuerdos actuales, lo que reduce significativamente el riesgo de interrupción de los vuelos.

Cabe destacar que Ferrovial Aeropuertos ha reforzado durante este año sus oficinas en Austin (EE.UU.) y Ámsterdam (Países Bajos) para apoyar la actividad licitadora de la división en los mercados americano y asiático.

Durante 2019, Great Hall Partners LLC (Consortio liderado por Ferrovial Aeropuertos) recibió una notificación por escrito para la terminación del contrato de

remodelación del aeropuerto de Denver. Al término de este contrato el exceso de flujo efectivo se distribuyó a los accionistas. Ferrovial recibió 21 millones de euros de dividendos.

En cuanto al negocio encargado del desarrollo y la gestión de redes de transmisión eléctrica durante 2019 se ha seguido avanzando en su proyecto para la construcción y operación de la subestación Centella, y de 250 kilómetros de líneas en la localidad de Salamanca, al norte de Santiago de Chile.

Junto a Transchile, línea de 204 kilómetros de longitud en la región de la Araucanía en el sur de Chile, Ferrovial acumula 2.160 MW de capacidad, convirtiéndose en uno de los actores más relevantes del país.

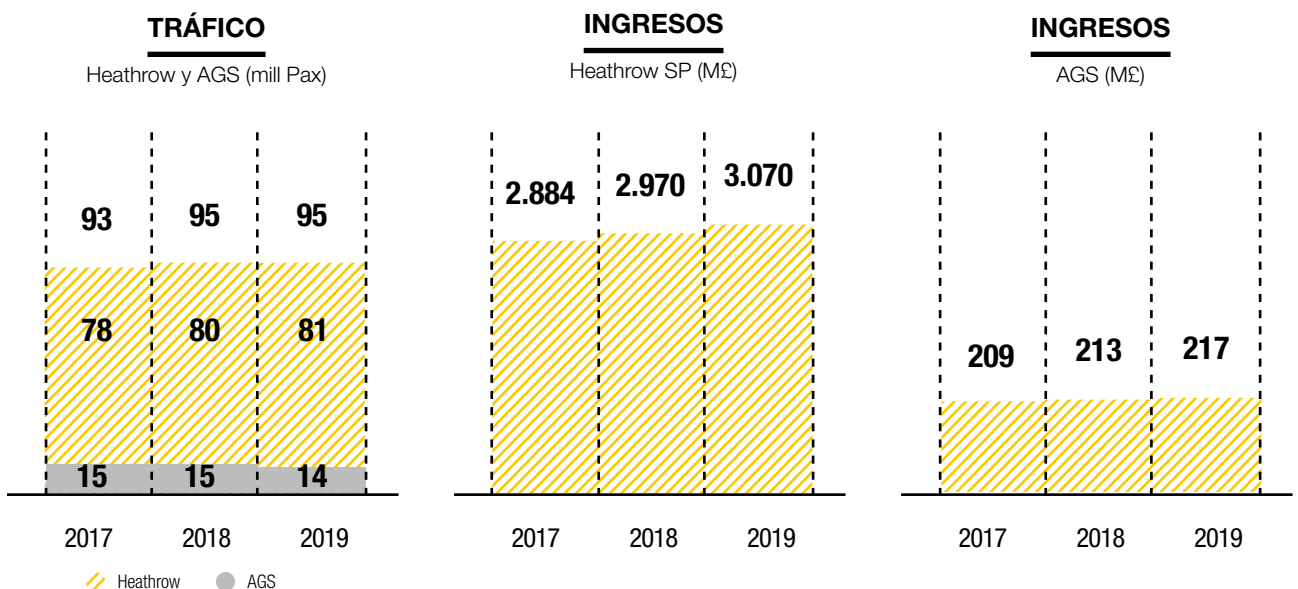
CREACIÓN DE VALOR

Eficiencia operativa y calidad de servicio

Heathrow ha destacado por su sólido desempeño financiero, que ha supuesto un incremento del RBE del 4,5% respecto al año anterior, fruto de las inversiones realizadas en la mejora de los sistemas de equipaje, control de inmigración, servicio de seguridad e iniciativas comerciales y de servicio al pasajero.

La mejora de la calidad de servicio se refleja en los resultados de las encuestas de satisfacción de los pasajeros (ASQ) que han alcanzado un nivel de puntuación récord de 4,17 sobre 5 (4,15 en 2018). Además, el 82% de pasajeros calificaron su experiencia como 'excelente' o 'muy buena'.

Heathrow fue reconocido por los *Skytrax World Airport Awards* como 'Mejor Aero-





puerto de Europa Occidental' y 'Mejor Aeropuerto para las Compras' por quinta y décima vez consecutiva, respectivamente. Por su parte, la Terminal 5 del *hub* londinense encabezó la lista de las mejores terminales aeroportuarias del mundo, por sexta vez en sus once años de historia.

Por su parte, AGS ha definido un nuevo modelo operativo enfocado a la calidad de servicio, la simplificación de los procesos y a la reducción de costes. Entre las principales iniciativas puestas en marcha destacan el cierre del plan de pensiones de beneficio definido, la externalización del servicio de seguridad y el servicio de bomberos y la optimización de contratos con proveedores.

Sostenibilidad

Los aeropuertos de Ferrovial están firmemente comprometidos a operar de la manera más sostenible posible, promoviendo el desarrollo económico y social y poniendo en marcha iniciativas que permitan minimizar el impacto de la industria en el medio ambiente.

Durante 2019, Heathrow ha continuado con su estrategia de implantación de iniciativas, alcanzando logros entre los que destacan ser reconocido por el *Wildlife Trust's Biodiversity Benchmark* por decimoprimer vez y convertirse en el primer aeropuerto del mundo en conseguir el máximo nivel en la acreditación *Carbon Trust* por su participación activa en reducir las emisiones de su cadena de suministro. En la actualidad el 96% de la flota de vehículos de Heathrow es eléctrica o híbrida. El Aeropuerto de Glasgow se ha convertido en el primero de Reino Unido en introducir una flota de autobuses 100% eléctricos que opera entre la terminal y el aparcamiento de larga distancia.

Innovación

Entre los principales proyectos de innovación desarrollados en 2019 destacan los siguientes:

- Inteligencia artificial para mantenimiento de pistas de aterrizaje. El Aeropuerto de Aberdeen ha apostado por la inteligencia artificial para el control del estado del asfalto mediante una aplicación móvil y una plataforma web.
- Uso de drones para la inspección de líneas de transmisión. En colaboración con el equipo de innovación, se ha llevado a cabo un novedoso proyecto con drones que supone sustituir el método tradicional y manual de inspección, por otro mucho más eficiente, automatizado y seguro.

HEATHROW YA ES CARBON NEUTRAL

Tras dos años de trabajo y una inversión de más de 100 millones de libras, Heathrow se ha convertido en un aeropuerto neutral en emisiones de carbono, según su plan estratégico Heathrow 2.0 anunciado en 2017. Todas sus terminales operan con energía proveniente de fuentes 100% renovables y actualmente opera la mayor flota de vehículos eléctricos en Europa. Además, el aeropuerto planea seguir invirtiendo durante los próximos años para conseguir eliminar las emisiones ocasionadas por sus operaciones a mediados de 2030.

Por otro lado, el aeropuerto también está trabajando para capturar el carbono ya presente en la atmósfera a través de proyectos como la restauración y rehabilitación de turberas y la investigación en nuevas formas de agricultura.

Además, Heathrow está impulsando la eliminación de las emisiones de los vuelos trabajando tanto con aerolíneas, socios de la industria y organizaciones gubernamentales para seguir avanzando en el desarrollo de combustible sostenibles alternativos y apoyar el desarrollo de tecnologías que permitan reducir las emisiones de los vuelos.

PLAN DE NEGOCIO INICIAL PARA LA EXPANSIÓN DE HEATHROW

Durante 2019 Heathrow ha seguido avanzando en el desarrollo de su visión para la expansión del aeropuerto, que incluye la construcción de la tercera pista. A mediados de 2019 el aeropuerto presentó su segunda consulta pública. Los resultados obtenidos se incorporarán al plan definitivo que el aeropuerto presentará al Gobierno Británico (*Development Consent Order*) a finales de 2020.

Dicho plan incluirá los detalles de la inversión que realizará Heathrow entre 2022 – 2036 para crear un aeropuerto que dé servicio y conecte a más de 130 millones de pasajeros de todo el mundo. Además, el plan posibilitará la reducción significativa del precio de los billetes, el aumento de la oferta de aerolíneas y la mejora de la satisfacción del pasajero.



CLICK
Aeropuertos

AUTOPISTAS CON IMPRONTA

FERROVIAL ES EL GRAN PROMOTOR DE CARRETERAS DE ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ. LA SOSTENIBILIDAD ES UNA SEÑA DE IDENTIDAD EN LA INGENIERÍA Y EN LA CONSTRUCCIÓN, QUE ARRANCA DESDE EL MISMO DISEÑO. MEJORAN LA CONECTIVIDAD, FAVORECEN LA MOVILIDAD, AUMENTAN LA SEGURIDAD VIAL Y DESARROLLAN LA ECONOMÍA LOCAL. SON INFRAESTRUCTURAS CON IMPRONTA DE FUTURO Y CON SELLO DE SOSTENIBILIDAD.

FAUNA Y FLORA

Protección de flora y fauna, en especial las especies en riesgo



HUMEDALES

Protección de los humedales y cauces



ILUMINACIÓN LED

Instalación de iluminación LED de bajo consumo



HUELLA DE CARBONO

Reducción de los insumos como hormigón, acero o asfalto, que consumen energía y generan huella de carbono. Mejora de trazados, reducción y aprovechamiento *in situ* de los volúmenes de tierra



CALIDAD DEL AIRE

Reducción de emisiones a la atmósfera en el corredor consecuencia de aminorar la congestión de tráfico



ANÁLISIS DE RESIDUOS

Análisis y mitigación de residuos tóxicos en suelos y aguas subterráneas

CALIDAD DEL AGUA



Control y tratamiento de lluvia sobre el pavimento para evitar contaminantes

ZONAS PROTEGIDAS

Mitigación del impacto sobre zonas protegidas o edificios históricos, e integración paisajística



CAMBIO CLIMÁTICO

Impacto del cambio climático para enfrentarse al riesgo de huracanes y precipitaciones mayores



RUIDO

Amortiguación del ruido sobre zonas residenciales mediante pantallas o caballones y trazados de menor impacto



RECICLAJE

Reciclaje de residuos de construcción y demolición para reducir el uso de nuevos materiales



Construcción

Selección de proyectos

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

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

En los últimos años el sector de la construcción se está viendo afectado a nivel internacional por márgenes de rentabilidad especialmente reducidos, debido a una excesiva agresividad comercial, desequilibrios en la transferencia de riesgos con clientes y procesos de inflación de costes. La fuerte competitividad ha afectado en 2019 a la rentabilidad de Ferrovial Agroman, que ha registrado pérdidas principalmente por la provisión en el primer trimestre de 2019 de 345 millones de euros (al 100%) para cubrir potenciales pérdidas en algunos proyectos en EE.UU. debido al incremento de los precios en la subcontratación y de las materias primas, así como por la extensión de los periodos de aprobación de la fase de diseño.

Para recuperar la senda positiva de los márgenes de rentabilidad, la Dirección de Ferrovial Agroman ha introducido como medidas mitigantes la licitación selectiva de proyectos en zonas estratégicas para la compañía, reforzando su ejecución con medios propios, intensificando la gestión del riesgo con mejoras en procesos operativos e incluyendo un plan de transformación digital orientado al control de procesos en todas las fases del proyecto, licitación, diseño y ejecución. Adicionalmente, se han reforzado las capacidades de diseño en los proyectos y se han formado equipos para mejorar la colaboración entre los departamentos de licitación y ejecución. La mejora de márgenes se espera que culmine en 2024, año en el que se ha fijado un objetivo de margen de Resultado de Explotación para la división del 3,5%, si bien para 2020 se espera consumo de flujo de caja por la devolución de anticipos y adelantos y los pagos de ejecución de grandes obras, sobre todo en EE.UU.

Ferrovial Agroman enfoca su actividad al mercado internacional, caracterizado por una fuerte competencia de constructoras globales y empresas locales. Concentra su actividad en proyectos complejos en países con economías estables y que apuestan por modernizar sus infraestructuras.

Polonia continúa con buenas y estables perspectivas de contratación a medio plazo gracias a los actuales

planes de inversión en carreteras y ferrocarriles, extendidos hasta 2025-26. Tras un periodo de incrementos en los precios de las materias primas y los recursos laborales, se espera un entorno más estable de los mismos durante los próximos años.

En **España**, debido a que la situación parlamentaria no ha permitido la aprobación de Presupuestos Generales, no se ha producido la recuperación esperada en el sector aunque destaca la buena dinámica de iniciativas públicas de construcción o mejora de infraestructuras de ferrocarril (ADIF), o de aeropuertos (AENA).

En **EE.UU.** y **Canadá** continúa la creciente iniciativa inversora de estados y provincias apoyada por los Gobiernos Federales, destacando proyectos P3 o DBF con financiación privada, donde Ferrovial tiene amplia experiencia. En 2019 se alcanzaron máximos históricos en licitación de carreteras en Texas.

CREACIÓN 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, esta división aporta valor coordinando el diseño y construcción de concesiones de infraestructuras de transporte en las que participan otras divisiones inversoras del Grupo. A la vez ofrece soluciones técnicas óptimas y precios y plazos cerrados de construcción, maximizando el valor añadido al cliente y la competitividad de las ofertas. Esta colaboración se ha plasmado en 2019 en los cierres financieros de la autopista NTE Segment 3C (EE.UU.) y del Silvertown Tunnel de Londres (Reino Unido).

Diversificación de cartera

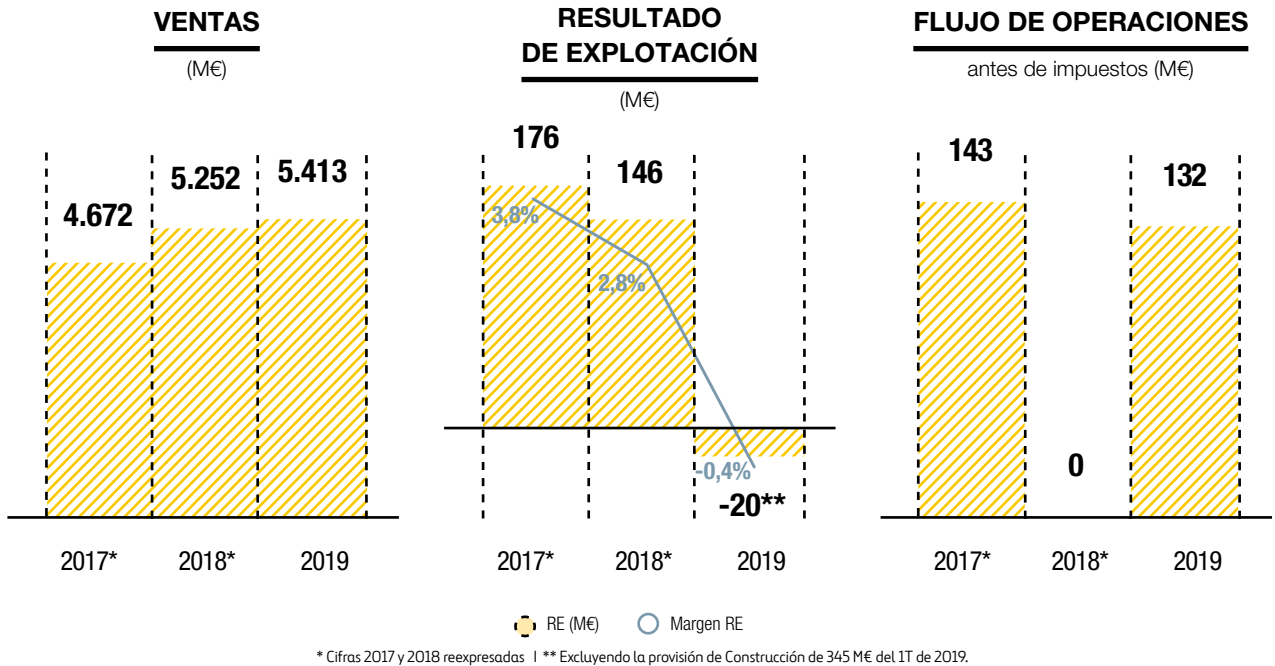
La compañía se especializa en proyectos de alta complejidad técnica, que es capaz de llevar a cabo gracias a la experiencia y presencia internacional de los más de 300 empleados de su Oficina Técnica, concentrada en la búsqueda de soluciones de ingeniería de primer nivel mundial. En este sentido, la diversificación sectorial y la licitación de proyectos menos estratégicos, que permiten el mantenimiento de calificaciones técnicas, habilitan a Ferrovial Agroman para tener equipos materiales y humanos continuamente preparados para las necesidades de la compañía en el momento de licitar por concesiones de infraestructura complejas. Durante 2019 se recibieron numerosos galardones, entre los que destacan los otorgados a los proyectos NTE 35W, *Best Design-Build Award* por la *JLT Build America*, y Toowoomba *Second Range Crossing, Most Innovative Road Construction* por la *Build Magazine*.

Internacionalización selectiva

El foco internacional sigue centrado en los mercados de EE.UU. y Polonia, que representan el 62% 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: medioambiente, calidad y seguridad

Ferrovial Agroman desarrolla sus operaciones bajo estrictos criterios de minimización de su contribución al cambio climático mediante infraestructuras y edificios sostenibles, y en base a la gestión de residuos conforme al modelo de economía



NUEVO TÚNEL BAJO EL RÍO TAMESIS

Transport for London ha confiado nuevamente en Ferrovial para la construcción de la primera infraestructura para cruzar el río Támesis que se desarrolla desde 1991. El proyecto *Silvertown Tunnel* será ejecutado junto a Bam Nuttal y SK E&C por un importe de 1.150 millones de euros, e incluye el diseño y construcción de dos túneles gemelos de 1,4 kilómetros de longitud bajo el río con sus correspondientes rampas de acceso.

Silvertown Tunnel será el mayor túnel de carreteras en Reino Unido que incluye carriles de autobuses en ambos sentidos, permitiendo la circulación de 37 autobuses a la hora por sentido, y permitirá un ahorro estimado de un millón de horas al año a los conductores que cruzan el río en su zona de influencia. Además, tendrá un impacto positivo en la calidad del aire al disminuir la congestión, y se establecerán peajes con el fin de fomentar formas sostenibles de transporte y facilitar el incremento de la oferta de transporte público.

COMPROMISO EN LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

Ferrovial Agroman demuestra su compromiso con el medio ambiente mediante la utilización de energías renovables, el reciclado de materiales y el aprovechamiento de residuos. Buen ejemplo de ello son el uso de torres de iluminación nocturna con paneles LED fotovoltaicos en la obra de regeneración de la pista del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con un ahorro de emisiones 13.771 kg de CO₂, la reutilización de material reciclado para la fabricación de los muros de contención en las carreteras I-66 y Grand Parkway, o la colaboración con el MIT para el desarrollo de una tecnología para la valorización de residuos mediante la carbonatación hidrotermal para su transformación en materiales nanoestructurados para su posterior aprovechamiento.

circular. Un buen ejemplo de ello es la certificación LEED Platino, el estándar internacional de sostenibilidad más exigente para edificios otorgado por *US Green Building Council*, que ha recibido el Hospital Fraternidad-Muprespa Habana (España) construido por Ferrovial Agroman.

Innovación como motor de mejora

Ferrovial Agroman continúa apostando por la I+D+i y la transformación digital, como muestra la potenciación del BIM (*Building Information Modelling*) en todas las áreas geográficas, o la participación en diversos proyectos de investigación como Shift2Rail del programa Horizon 2020 de la UE, para optimizar y maximizar el rendimiento de aparatos de vía, o el desarrollo, junto a su filial Ditecpesa, de un pavimento inteligente para el guiado de coches autónomos.

Empleados: gestión del talento

Los empleados de Ferrovial Agroman destacan por su experiencia y valía profesional, que añade *know-how* local y técnico a los proyectos. En 2019, el Director Técnico de Ferrovial Agroman fue galardonado con la medalla de oro con mención especial de la Asociación de la Carretera.



CLICK

Silvertown



FOTO: Metro de Santiago, (Chile).

Soluciones innovadoras y sostenibles

Ferrovial Servicios contribuye al desarrollo sostenible de las geografías en las que opera a través del diseño y la prestación de soluciones eficientes, tanto económica como medioambientalmente, para el mantenimiento integral de infraestructuras y la puesta en práctica de la economía circular.

Como se anunció en febrero de 2019, Ferrovial ha decidido vender su negocio de Servicios con el objetivo de centrarse en el desarrollo de su negocio de infraestructuras. El proceso de desinversión sigue su curso, y en el marco de éste se alcanzó en diciembre un acuerdo para la venta de Broadpectrum (negocio de Servicios en Australia y Nueva Zelanda) a una entidad controlada por Ventia Services Group por un *enterprise value* de 327 millones de euros. Asimismo, en julio de 2019 Ferrovial Servicios dejó de operar en Polonia al vender su participación del 51% en la sociedad FB Serwis a su socio local Budimex, filial de Ferrovial Agroman. El resto del negocio de Servicios (que incluye los mercados de España, Reino Unido e Internacional) se mantiene clasificado como actividad discontinuada y clasificada como mantenida para la venta.

ENTORNO

Ferrovial Servicios lleva a cabo su actividad en nueve países, siendo sus principales mercados Reino Unido, España y Norteamérica.

En el **Reino Unido**, continúan las difíciles condiciones del mercado de los últimos años, con márgenes muy ajustados e importantes dificultades financieras para algunas compañías del sector, a la espera de mayor claridad en los presupuestos de las entidades públicas tras las recientes elecciones. Durante 2019, Arney ha firmado un acuerdo con el Ayuntamiento de Birmingham para finalizar anticipadamente el contrato de mantenimiento y gestión de su red de carreteras por un pago de 215 millones de libras (de los que 160 millones se abonaron en 2019). Adicionalmente, tras la incorporación de Amanda Fisher como nueva Consejera Delegada, la compañía está revisando en profundidad sus actividades, centrándose en ferrocarril, consultoría y *“facility management”*. Para alcanzar una mayor eficiencia operativa, además de optimizar la estructura de las funciones de soporte, se plantea vender, por un lado, el negocio de energía de residuos y tratamiento y, por otro, desinvertir en el de servicios a eléctricas y compañías de agua.

En **España**, la situación política y macroeconómica ha dado lugar a una ralentización de la contratación pública y a una mayor búsqueda de eficiencia por parte

del sector privado. Ferrovial Servicios ha crecido de forma rentable al combinar la efectividad comercial con la inversión en sistemas de gestión e innovación aplicada.

Por su parte, la favorable coyuntura macroeconómica e industrial de **Norteamérica** ha facilitado la expansión de la compañía en los sectores de mantenimiento de carreteras e infraestructuras petrolíferas.

CREACIÓN DE VALOR

Las ventas de Ferrovial Servicios crecieron, de forma orgánica, un 4,3% en 2019. Este crecimiento se ha fundamentado en su posicionamiento en todos los mercados en los que opera (especialmente en sus negocios de España e Internacional), así como en sus capacidades diferenciales, que le permiten competir con éxito en proyectos con un elevado nivel de exigencia y complejidad.

Seguridad laboral

La seguridad laboral de sus 71.852 empleados es prioritaria para Ferrovial Servicios. El índice de frecuencia de accidentes se redujo un 15,09% en 2019 con la puesta en práctica de estrategias y programas adaptados a las circunstancias de cada país. Algunos ejemplos son:

- **Zero Code** (Reino Unido): código que destaca cuáles han de ser los comportamientos clave en el puesto de trabajo para garantizar una actuación segura.
- **Safe for Life** (Australia y Nueva Zelanda): modelo estratégico de seguridad y salud para ser aplicado en todos los entornos de trabajo.
- **+Vial** (España): programa enfocado en la mejora de la seguridad en las actividades de mantenimiento de carreteras.

Crecimiento sostenible

Ferrovial Servicios fundamenta su actividad en una oferta de servicios sostenibles para ciudades e instalaciones:

En la actividad de **servicios medioambientales**, la compañía ha puesto en marcha en España una nueva planta de reciclaje con capacidad para procesar 50.000 toneladas anuales de residuos de plástico PET transformándolas en materia prima para la industria. En el Reino Unido las plantas de valorización energética de North Yorkshire y Milton Keynes, que actualmente funcionan a pleno rendimiento, forman parte de un parque de instalaciones operadas por la compañía con una potencia instalada de 66 MW, equivalente a la energía consumida por más de 80.000 hogares.

Otra área de crecimiento sostenible es la **eficiencia energética**, con una cartera superior a 400 millones de euros en España, que genera ahorros de energía anuales equivalentes al 2% del objetivo global del Plan Nacional de Eficiencia Energética. Como muestra de su *know-how* en esta actividad, la compañía ha ganado nuevos contratos en España, así como su primer contrato de alumbrado público en Nueva Zelanda, en la ciudad de Dunedin.

Ferrovial Servicios también ha conseguido adjudicaciones significativas en el mante-

RECICLAJE DE 50.000 tn. ANUALES DE PLÁSTICOS

En un entorno social que promueve la economía circular y la reducción del uso de plásticos, Ferrovial Servicios ha puesto en marcha una planta de reciclaje de escama de plástico PET (tereftalato de polietileno) a partir de envases recuperados. La instalación, ubicada en Les Franqueses del Vallès (España), es una de las mayores de Europa, con una capacidad de procesamiento de 50.000 toneladas al año, equivalente a la generación anual de este tipo de plástico por parte de 5 millones de personas. La planta incorpora las últimas tecnologías, con lo que se minimiza el consumo energético y se facilita el reaprovechamiento del agua. La calidad del PET que se obtiene en la planta ha sido aprobada para su uso en envases alimentarios por la European Food Safety Authority. Este proyecto contribuye a los objetivos de recuperación de envases de la Comisión Europea para la Estrategia Europea de Plásticos en la Economía Circular, que pretende alcanzar un 25% de material reciclado en la producción de envases de plástico en 2025.

MANTENIMIENTO DE CARRETERAS EN NORTEAMÉRICA

Ferrovial Servicios Internacional puso en práctica un programa de transformación que ha llevado a un crecimiento medio de las ventas del 18% y a una mejora del RBE del 20% en el período 2017-19. Este cambio ha sido posible gracias a la incorporación de nuevos profesionales expertos en el sector, a la mejora de las operaciones y a los niveles de satisfacción de los clientes así como la reestructuración del departamento de licitación. La compañía gestiona en la actualidad unos 23.000 kilómetros de carreteras en ocho estados estadounidenses y en la provincia de Ontario (Canadá). En 2018 ganó los contratos de Ottawa, York y Peel Halton en Ontario, así como varios contratos en Florida y en otros estados. En 2019 se adjudicó, entre otros, el primer contrato de mantenimiento integral, licitado por el Departamento de Transporte de Michigan.



CLICK

Planta de reciclaje

nimiento de infraestructuras, como la extensión de los contratos de *facility management* con el Ministerio de Defensa de Reino Unido (886 millones de euros), el **mantenimiento de infraestructuras** de Sydney Water en Australia (660 millones de euros), la conservación de carreteras en Ottawa y York en Canadá (183 millones de euros) y la refinería de British Petroleum Kwinana en Australia (116 millones de euros).

Eficiencia operativa

La compañía planea simplificar su estructura de soporte en un contexto de crecimiento de negocio. Todas las geografías han llevado a cabo programas de reducción de costes con resultados positivos. Ejemplos de ello son las actuaciones llevadas a cabo por las unidades de negocio de *Oil & Gas* en Estados Unidos y de defensa en Australia. Otro ejemplo es la puesta en marcha de un Centro de Control de Energía, con ahorros del 4% en las instalaciones gestionadas en España, Portugal, Australia y Estados Unidos.

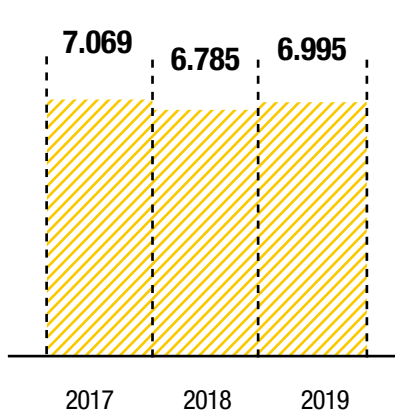
Digitalización

La aplicación de nuevas tecnologías y la analítica de datos supone una gran oportunidad para mejorar la seguridad, la eficiencia y la funcionalidad de los servicios, así como para estrechar la colaboración con clientes y con otros grupos de interés. Ferrovial Servicios tiene en cartera más de 100 proyectos de innovación, entre los que destacan:

- DUGUD: aplicación para fomentar la segregación de residuos orgánicos en origen por parte de los ciudadanos.
- Kuiko Pro: plataforma de intermediación entre clientes y proveedores del sector de *facility management*.
- XPERIoT: primer nodo de telegestión de alumbrado público compatible con tecnología 5G.

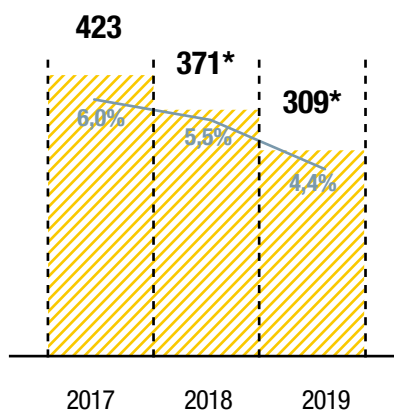
VENTAS

(Ex- Birmingham) (M€)



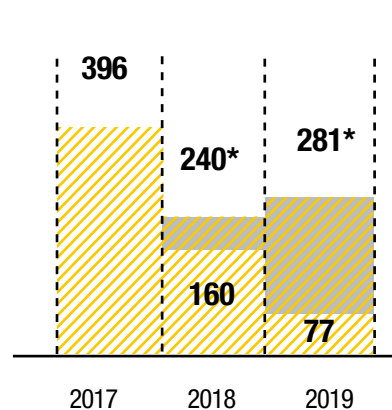
RBE

(M€)



FLUJO DE OPERACIONES

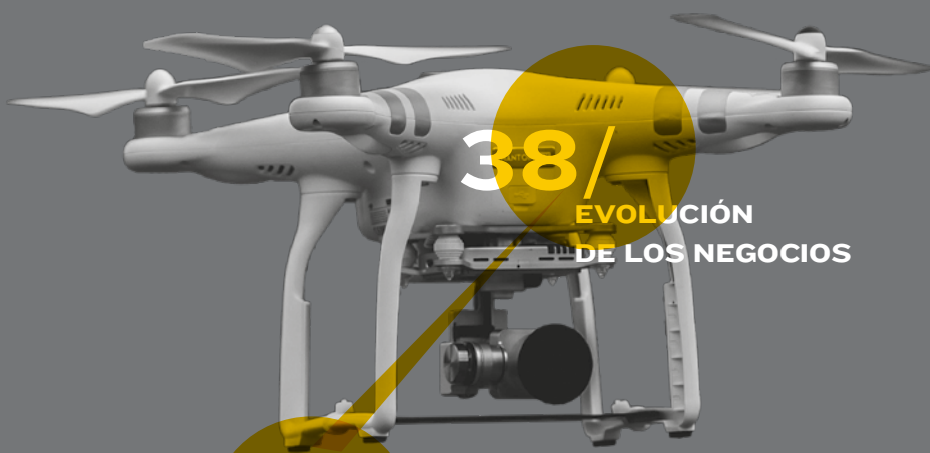
antes de impuestos (M€)



■ RBE (M€) ○ Margen RBE

* Excluyendo Birmingham

* Excluyendo Birmingham



38/
EVOLUCIÓN
DE LOS NEGOCIOS

68/
INTEGRIDAD

58/
PERSONAS

66/
CALIDAD

60/
SEGURIDAD
Y SALUD



62/
INNOVACIÓN

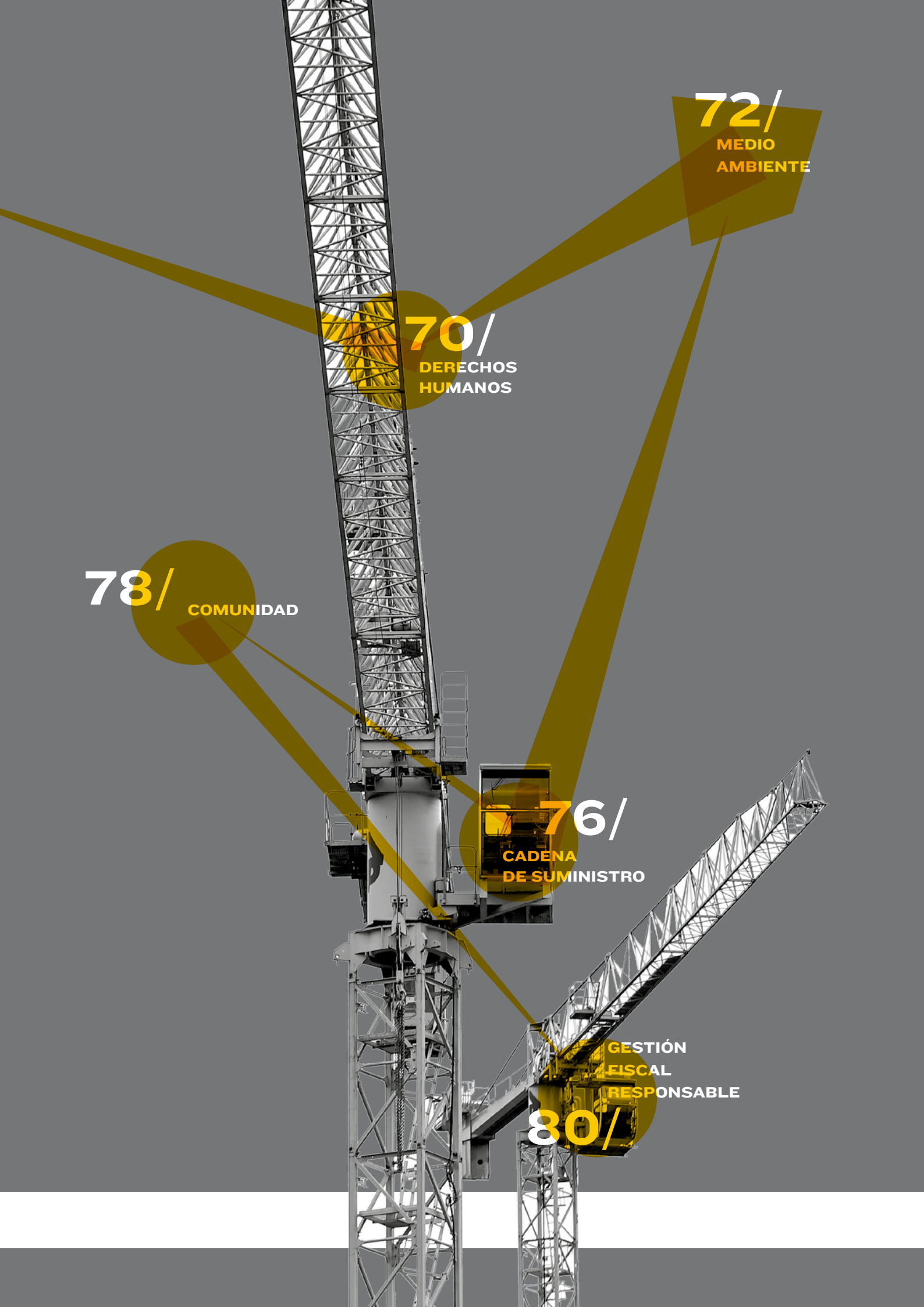
72/
MEDIO
AMBIENTE

70/
DERECHOS
HUMANOS

78/
COMUNIDAD

76/
CADENA
DE SUMINISTRO

GESTIÓN
FISCAL
RESPONSABLE
80/



Ferrovial resultados enero – diciembre 2019

RESULTADOS CONSOLIDADOS (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas:** 6.054 millones de euros (+2,6% comparables) con mayor contribución de Autopistas (+28,5% comparables) y Construcción en línea con 2018 (+0,3% comparables).
- **RBE ex-NIIF 16:** 76 millones de euros (479 millones en 2018) impactado negativamente por la provisión de -345 millones (al 100%), registrada en la división de Construcción en IT 2019, por posibles pérdidas futuras en varios proyectos de EE.UU.
- RBE consolidado de 121 millones de euros, apoyado en la NIIF 16 por la reclasificación de 45 millones de euros de costes operativos a amortización y resultado financiero.

FORTALEZA OPERATIVA DE ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURAS (RBE en moneda local):

- **Managed Lanes** (consolidación global) NTE +32,6% y LBJ +23,7%. NTE35W creció +84,5% (4T vs. 4T 2018).
- **407 ETR** (puesta en equivalencia): +8,1%.
- **Heathrow SP** +4,6% (+1,7% ex-NIIF 16) y **AGS** -2,6% (ambos por puesta en equivalencia).

DISTRIBUCIONES DE FONDOS EN PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos de proyectos recibidos por Ferrovial alcanzaron 729 millones de euros en 2019 (+17%).

- **407 ETR: 1.050 millones de dólares canadienses**, +14,1% vs. 2018. Ferrovial recibió 309 millones de euros.
- **NTE: 292 millones de dólares.** Ferrovial recibió 166 millones de euros.
- **Heathrow: 500 millones de libras** en línea con los 500 millones en 2018. Correspondieron a Ferrovial 145 millones de euros.
- **AGS: 30 millones de libras** frente a 70 millones en 2018. Correspondieron a Ferrovial 17 millones de euros.
- **Servicios: 47 millones de euros** de dividendos de proyectos (131 millones de euros en 2018).

CIERRE FINANCIERO DE LA MANAGED LANENTE 3C

Ferrovial, a través de Cintra, construirá y operará la nueva ampliación de NTE (segmento 3C) con una inversión total superior a 900 millones de dólares. La construcción ha comenzado y se prevé la apertura a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061.

VENTA AUSOL

Ferrovial, a través de Cintra, alcanzó en junio un acuerdo de venta del 65% de Ausol, por 451 millones de euros. Cintra mantiene el 15%, sobre la que se ha reservado una opción de venta (*put option*) y ha otorgado una opción de compra a Meridiam (*call option*) sobre el 15%.

REFINANCIÓN DE NTE MANAGED LANE

Ferrovial, a través de Cintra, completó la refinanciación de la deuda original de NTE (PABs y TIFIA). La nueva estructura incluye PABs y bonos sujetos a impuestos. Este acuerdo supuso reducir el coste de la deuda (*yield to maturity* de 3,8% frente a 5,3% de cupón promedio anterior) y la extensión del vencimiento (30 años del tramo sujeto a impuestos vs. 15 años préstamo TIFIA previo).

ACUERDO VENTA DE BROADSPECTRUM

En diciembre, Ferrovial anunció el acuerdo alcanzado para la venta de su filial de servicios Broadpectrum (negocio en Australia y Nueva Zelanda) a Ventia Services Group por un enterprise value de 524,5 millones de dólares australianos (aproximadamente 327 millones de euros). El cierre de la operación está supeditado a condiciones usuales, incluyendo autorizaciones regulatorias y de competencia.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: crecimiento significativo de ventas con mayor contribución de *Managed Lanes* en EE.UU. y mejoras en el tráfico de la mayoría de las autopistas. El tráfico en 407 ETR se ha mantenido prácticamente plano (-0,2%) por condiciones climatológicas adversas y menor número de incidencias en rutas alternativas, parcialmente compensado por mayor crecimiento económico y mayor actividad de construcción en rutas alternativas. Las *Managed Lanes* impulsadas por nuevas conexiones en Dallas-Fort Worth, continuarán mostrando un fuerte incremento de RBE con un sólido crecimiento del tráfico (NTE +14,7%, LBJ +9,1% y NTE35W +25,3% en 4T vs. 4T 2018) y de tarifas.

Aeropuertos: los pasajeros de Heathrow alcanzaron el récord de 80,9 millones (+1,0%). El tráfico en AGS se redujo (-7,8%) por menor tráfico en los tres aeropuertos. Crecimiento de ingresos en todos nuestros aeropuertos.

Construcción: las ventas (+0,3% comparable) en línea con 2018, con 86% de contribución internacional. El RE alcanzó -365 millones de euros, impactado por la provisión registrada en IT. La cartera se situó en 11.424 millones de euros (+2,8% comparable), sin incluir contratos pre-otorgados por más de 600 millones de euros.

Servicios ex-Birmingham (act. discontinuada): el resultado neto de las actividades discontinuadas fue de -198 millones de euros, debido principalmente al ajuste del valor razonable de Broadpectrum. La compañía continúa con el compromiso de desinvertir la división de Servicios.

1.631 millones de euros de caja ex-infraestructuras, incluyendo actividades discontinuadas. Deuda neta proyectos infraestructuras 4.588 millones de euros (4.885 millones dic. 2018). Deuda neta consolidada 2.957 millones (3.649 millones dic. 2018).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
VENTAS	6.054	5.737
Provisión de Construcción*	-345	
RBE Ex NIIF 16	76	479
RBE	121	
Amortización de inmovilizado	-180	-127
Deterioros y enajenación de inmovilizado	460	82
RE**	401	434
RESULTADO FINANCIERO	-194	-192
Puesta en equivalencia	296	239
BAI	504	481
Impuesto sobre beneficios	-47	-24
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	457	457
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-198	-848
RDO CONSOLIDADO	259	-391
Rdo. atribuido a socios externos	9	-57
RESULTADO DEL EJERCICIO	268	-448

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

(**) RE después de deterioros y enajenación del inmovilizado.

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	433	319	35,7%	33,5%
Aeropuertos	-16	-16	-5,5%	-7,7%
Construcción	-321	189	n.s.	n.s.
Otros	-20	-14	n.a.	n.a.
TOTAL RBE EX NIIF 16	76	479	-84,1%	-84,4%
NIIF 16	45			
TOTAL RBE	121			

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	COMPARABLE
Autopistas	738	631	17,1%
Aeropuertos	575	565	1,8%
Construcción ex - provisión	-21	150	n.s.
Otros	-35	-18	-94,2%
TOTAL RBE	1.257	1.327	-5,3%

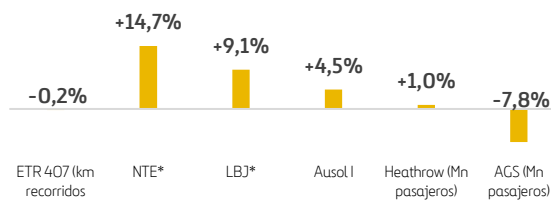
Cifras comparables

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
PNT ex-proyectos infraestructura	1.631	1.236
PNT proyectos infraestructura	-4.588	-4.885
Autopistas	-4.220	-4.392
Resto	-368	-493
POSICIÓN NETA DE TESORERÍA TOTAL	-2.957	-3.649

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

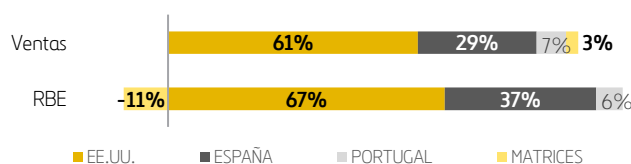
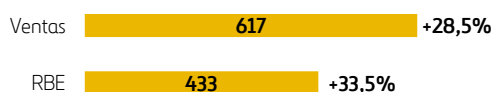
TRÁFICO



*Transacciones

Autopistas

€mn; % comparable (RBE ex NIIF 16)



Las **ventas** se incrementaron por mayor contribución de las *Managed Lanes* en EE.UU. y crecimiento de tráfico en la mayoría de activos. EE.UU. contribuyó más del 60% de los ingresos y del RBE.

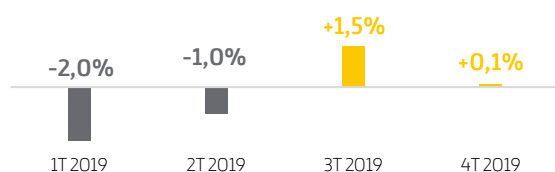
407 ETR (43,23%, puesta en equivalencia)

	DIC-19	DIC-18	VAR.
Longitud media (km)	21,91	21,70	1,0%
Tráfico/trayecto (mn)	125,15	126,62	-1,2%
VKTs (mn)	2.742	2.748	-0,2%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	11,88	10,86	9,4%

VKT (kilómetros recorridos)

Tráfico (km recorridos) -0,2% vs. 2018, principalmente impactado por las condiciones climatológicas adversas y menor número de incidencias en rutas alternativas. Estos efectos estuvieron parcialmente compensados por mayor crecimiento económico y mayor actividad de construcción en rutas alternativas.

Tráfico trimestral



(Millones de dólares canadienses)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	1.505	1.390	8,3%
RBE	1.309	1.211	8,1%
margen RBE	87,0%	87,1%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



• **Ingresos de peaje** (93% del total): +8,3% hasta 1.402 millones de dólares canadienses, principalmente por el incremento de tarifas desde febrero de 2019 parcialmente impactado por el descenso de los trayectos y tráfico (VKTs). El ingreso medio por viaje aumentó +9,4% vs. 2018.

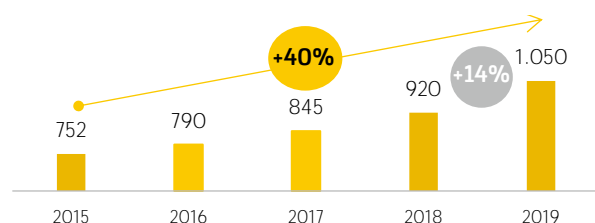
• **Ingresos de cuota** (6% del total) 95 millones de dólares canadienses (+6,6%), principalmente por un incremento de la tarifa anual de arrendamiento de transpondedores, así como mayor volumen de los mismos en circulación y mayores intereses de demora.

• **Ingresos de contrato** (0,5% del total) 7,7 millones de dólares canadienses, debido a trabajos completados para la construcción, instalación y mantenimiento de pódicos de peaje en la 407 extensión II (fase 2b).

Gastos operativos +9,2%, (+4,9% subyacente, excluyendo el impacto extraordinario de 2018) principalmente por mayores gastos operativos junto con mayores gastos relacionados con la finalización de la 407 extensión II (fase 2b) y la recuperación puntual de impuestos indirectos en 2018.

RBE +8,1%, con un margen RBE de 87,0% como resultado del crecimiento de las ventas, compensado por los mayores gastos operativos. Excluyendo la ya mencionada recuperación de impuestos, el RBE se habría incrementado +8,8%, con un margen RBE de 87,1% vs. 86,5% en 2018.

Dividendos de 2019 alcanzaron los 1.050 millones de dólares canadienses +14,1% vs. 2018. En 2019, los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 309 millones de euros. En el Consejo de febrero ha sido aprobado el dividendo del 1T 2020 por importe de 312,5 millones de dólares canadienses (+25% vs. 1T 2019).



Deuda neta a cierre de diciembre: 7.963 millones de dólares canadienses (coste medio 4,44%). El 60% de la deuda tiene un vencimiento mayor a 15 años. Los próximos vencimientos de deuda son 17 millones de dólares canadienses en 2020, 723 millones en 2021 y 318 millones en 2022.

El 6 de marzo de 2019, 407 ETR emitió dos bonos:

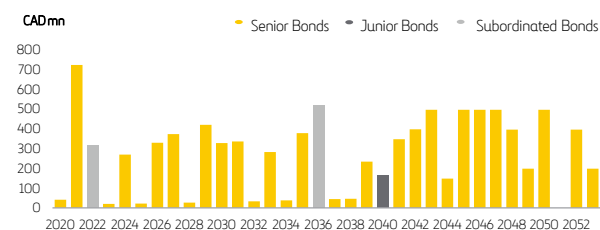
- 300 millones con vencimiento marzo 2030 (cupón del 3,14%)
- 500 millones con vencimiento marzo 2049 (cupón del 3,67%)

Por otro lado, 407 ETR anunció el pago adelantado de bonos senior a medio plazo de 300 millones de dólares canadienses (Series 10-A2) que tenían de vencimiento junio de 2020.

Calificación crediticia de 407 ETR:

- **S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado en junio de 2019.
- **DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado en diciembre de 2019.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR:



Para más información sobre los resultados de la autopista 407 ETR, consulte [aquí](#) el MD&A report.

Tarifa 407 ETR

En diciembre de 2019 se anunció un incremento de tarifas que se aplican desde el 1 febrero de 2020. 407 ETR está alineando su estructura de precios con los patrones de tráfico estacionales. Esto significa que los conductores pagarán menos por kilómetro en primavera e invierno, cuando el tráfico es menor en comparación con verano cuando la carretera está más concurrida. Para más información sobre las nuevas tarifas, consulte el siguiente [enlace](#).

MANAGED LANES (EE.UU.)

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 2019, el crecimiento del tráfico (+14,7%) está principalmente impulsado por la apertura total de la NTE35W en julio 2018, que conecta directamente con el segmento 1 de NTE, y la apertura de la 183 TEXpress (Midtown Express) en octubre de 2018, que proporciona acceso directo al segmento 2 de NTE.

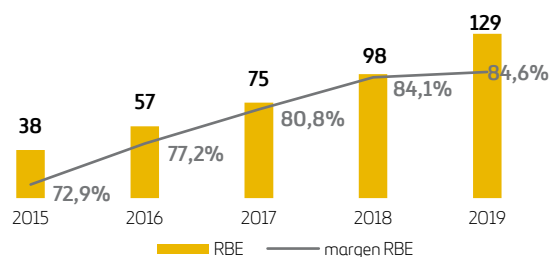
	DIC-19	DIC-18	VAR.
Transacciones (mn)	34	30	14,7%
Ventas (USD mn)	153	116	31,7%
RBE (USD mn)	129	98	32,6%
margen RBE	84,6%	84,1%	

La **tarifa media por transacción** en 2019 alcanzó 4,5 dólares vs. 3,9 dólares en 2018 (+15%).

Los **ingresos** ascendieron a 153 millones de dólares (+31,7% vs. 2018), gracias al crecimiento de tráfico y mayores tarifas.

El **RBE** alcanzó 129 millones de dólares (+32,6% vs. 2018) ayudado por fuerte crecimiento de tráfico. El margen RBE fue del 84,6% (+56 puntos básicos vs. 2018).

Evolución del RBE de NTE



Dividendo: NTE ha realizado la distribución de su primer dividendo por 292 millones de dólares, después de cinco años de explotación del activo. La retribución a los accionistas se produce también tras el cierre de su refinanciación por importe de aprox. 1.300 millones de dólares.

Refinanciación: Ferrovial, a través de Cintra, completó la refinanciación de la deuda original de NTE (PABs y TIFIA). La nueva estructura incluye PABs (400 millones de dólares) y bonos sujetos a impuestos (871 millones de dólares). Este acuerdo supuso una reducción en el coste de la deuda (*yield to maturity* 3,8% vs. 5,3% cupón promedio anterior) y la extensión del vencimiento (30 años del tramo sujeto a impuestos vs. 15 años préstamo TIFIA previo).

La **deuda neta de NTE** a diciembre 2019 alcanzó 1.234 millones de dólares (996 millones en diciembre 2018), a un coste medio de 3,48% después de la refinanciación.

Calificación crediticia

	PAB
Moody's	Baa2
FITCH	BBB

LBJ (54,6%, consolidación global)

Tráfico: crecimiento del +9,1% en 2019, apoyado en la apertura de la 183 TEXpress (Midtown Express) en octubre de 2018 y el incremento del tráfico de la US-75 tras la finalización de las obras en la intersección con la autopista President George Bush en 2T 2019, mostrando una mejor evolución del tráfico en 4T 2019 (+12,5%). La 183 TEXpress conecta directamente con el segmento 1 de LBJ, proporcionando una nueva conexión directa entre los dos corredores de *Managed Lanes*. Los trabajos preparatorios previos al inicio de las obras del proyecto *635 East Managed Lanes* no tuvieron un impacto significativo en el tráfico en el 4T 2019.

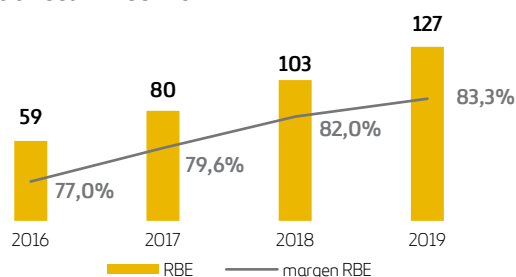
	DIC-19	DIC-18	VAR.
Transacciones (mn)	48	44	9,1%
Ventas (USD mn)	153	126	21,7%
RBE (USD mn)	127	103	23,7%
margen RBE	83,3%	82,0%	

La **tarifa media por transacción** en 2019 alcanzó 3,2 dólares vs. 2,8 dólares en 2018 (+11,7%).

Los **ingresos** alcanzaron los 153 millones de dólares (+21,7% vs. 2018), como resultado tanto del crecimiento continuado del tráfico como de mayores tarifas.

El **RBE** alcanzó 127 millones de dólares (+23,7% vs. 2018) con un margen RBE del 83,3% (+137 puntos básicos vs. 2018).

Evolución del RBE de LBJ



La **deuda neta de LBJ** a diciembre 2019 alcanzó 1.407 millones de dólares (1.448 millones en diciembre 2018), a un coste medio del 5,24%.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

El tráfico continuó creciendo tanto en los carriles alternativos gratuitos como en las *Managed Lanes* en los segmentos 3A y 3B, debido al regreso de la demanda al corredor, que ya excede los niveles previos a la construcción.

EVOLUCION TRIMESTRAL	4T 2019	4T 2018	VAR.
Transacciones (mn)	9	7	25,3%
Ventas (USD mn)	26	16	68,5%
RBE (USD mn)	22	12	84,5%
margen RBE	83,3%	76,1%	

El **RBE** de NTE35W en 4T 2019 ascendió a 22 millones de dólares con un incremento del 84,5% frente a 4T 2018 y un margen RBE de 83,3%.

La **tarifa media por transacción** en 2019 alcanzó 2,7 dólares.

La **deuda neta de NTE 35W** a diciembre de 2019 alcanzó 831 millones de dólares, a un coste medio de 4,88% (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 Segmento 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 (50,1%, consolidación global)

El tramo norte de I-77 Express entró en operación el 1 de junio de 2019, y el tramo sur entró en operación el 16 de noviembre de 2019. El proyecto incluye:

- 26,4 millas de express lanes entre la I-277 en Charlotte y salida 36 en Mooresville.
- 8 segmentos en cada dirección, incluyendo 3 conexiones directas en cada dirección y numerosos puntos de entrada y salida.

Después de dos meses del proyecto completo en operación, las velocidades medias en el corredor son más altas frente a los niveles previos a la construcción a pesar del incremento del tráfico en la carretera. La familiarización con los carriles de la I-77 Express ha sido rápida.

Las *Managed Lanes* están operando con tarificación dinámica desde diciembre. Las tarifas se ajustan en tiempo real según las condiciones de tráfico, lo que garantiza a los conductores en la I-77 Express a que tengan un viaje rápido y seguro incluso en los días de mayor congestión.

OTRAS AUTOPISTAS

Ferrovial incluye en su cartera una serie de autopistas, que son principalmente, autopistas de pago por disponibilidad ubicadas en países con rentabilidades bajas de bonos del gobierno (España, Portugal e Irlanda) y de larga duración (vencimiento promedio de 16 años en general). Entre las autopistas más relevantes de Ferrovial de pago por disponibilidad sin riesgo de tráfico, o equivalentes a proyectos de pago por disponibilidad se encuentran: Autema, A-66, Algarve, Norte Litoral, M4 y M3 (a excepción de Autema, todos ellos son contabilizados por puesta en equivalencia).

La evolución del tráfico de los países mencionadas fue la siguiente:

- **España:** las autopistas españolas han firmado un nuevo año de crecimiento en 2019. Ausol I ha crecido un +4,5%, acumulando desde el final de la crisis un repunte de más del +60%. El tráfico en Ausol II se ha incrementado un +2,8%, y acumula un crecimiento por encima del +40% desde 2013.
- **Portugal:** crecimiento notable del tráfico en Algarve (+5,6%), y Azores (+4,5%) que mantiene la inercia tras el impulso que supuso la liberalización del mercado de las aerolíneas en 2015.
- **Irlanda:** mantiene la tendencia positiva observada en los últimos años. Ambas autopistas han registrado crecimientos por encima del 5% por quinto año consecutivo (+5,0% en M4 y +5,5% en M3).

OTROS EVENTOS

Ferrovial, a través de su filial Cintra, alcanzó en diciembre de 2019 el cierre para la transmisión del 65% del capital de Ausol por 451 millones de euros (100% equity value, aprox. 700 millones de euros). Cintra mantiene una participación del 15%, sobre la que se ha reservado una opción de venta (*put option*) y ha otorgado una opción de compra a Meridiam (*call option*).

La operación genera una plusvalía neta de 474 millones de euros después de impuestos para Ferrovial, al tiempo que le permite desconsolidar la deuda bruta de terceros del proyecto, que asciende a 611 millones de euros (531 millones de euros de deuda neta).

En agosto de 2019, Ferrovial, a través de su filial Cintra, acordó la venta de un 11,75% de participación en Ruta del Cacao (Bucaramanga Barrancabermeja Yondó) a John Laing por 28,6 millones de euros. La transacción generó unas plusvalías cercanas a los 10 millones de euros para Ferrovial. Tras esta transacción, Ferrovial mantiene un 30% de participación en la concesión.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-109	-79	-958	
I-77	-109	-1	-218	50%
NTE 35W(*)		-77	-740	54%
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles		-678	-1.310	
I-66		-678	-1.310	50%
Activos financieros	-82	-80	-1.307	
407-East Extension II	-11		22	50%
Ruta del Cacao (**)	-54		-61	30%
Toowoomba	-11		-222	40%
Silvertown Tunnel		-27	-203	23%
Bratislava		-30	-634	35%
OSARs	-6	-23	-209	50%

(*) Capital invertido y comprometido; Segmento 3C/Deuda neta 100%; incluye los 3 segmentos (**) Venta de participación el 28 de octubre, del 41,75% al 30%

- **407 East Extension Phase II:** la apertura total de la autopista se produjo en noviembre de 2019.
- **I-66 (Virginia, EEUU):** comprende 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, Condado de Fairfax). Plazo de construcción hasta 2022, y la concesión alcanza los 50 años desde el cierre comercial. Los trabajos de diseño y construcción están completados al 28%.
- **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 58%.
- **Toowoomba:** la autopista abrió al tráfico el 7 de septiembre 2019.
- **Ruta del Cacao:** 81 Km de nueva carretera, mejora de 108 km de carretera existente, 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 encuentran completos en un 48%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- En **Maryland**, Cintra está trabajando en un consorcio y licitando por el *Maryland Congestion Relief Program*, cuyo primer proyecto se espera para 1T 2020.
- **Georgia Managed Lanes Program** (Atlanta) se está analizando. El Departamento de transporte de Georgia (GDOT) ha confirmado que el primer proyecto, la SR-400 (proyecto de aprox. 1.800 millones de dólares de construcción y un total de 17 millas), será licitado como proyecto de diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento (DBFOM), pago por disponibilidad, con fecha de precalificación en 1T 2020; pero están analizando el modelo a implementar en los otros 4 proyectos del programa.
- Cintra está siguiendo varios proyectos de interés en varios Estados (Illinois, Virginia y Texas) siguiendo el esquema de Managed Lanes.

Otros mercados, Cintra alcanzó en noviembre 2019 el cierre comercial y financiero del proyecto "Silvertown Tunnel" en Londres, con una inversión aproximada de construcción de 1.000 millones de libras.

Aeropuertos

Contribuyó **115 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de FER en 2019**, frente a 73 millones en 2018.

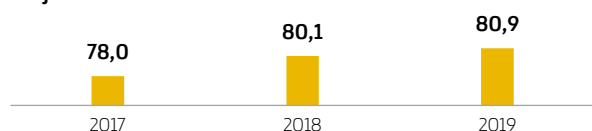
- **HAH:** 106 millones de euros en 2019 (70 millones en 2018), principalmente impactado por la evolución positiva de los derivados *mark to market* por las menores expectativas de inflación.
- **AGS:** 9 millones de euros en 2019 (4 millones en 2018).

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

Tráfico récord de 80,9 millones de pasajeros (+1,0%) en 2019.

Aumento de los niveles de ocupación a un máximo histórico del 80,0% (2018: 79,4%). Uno de cada cinco asientos sigue quedando vacío, lo que supone una importante oportunidad de crecimiento. El número medio de plazas por avión aumentó a 213,7 (2018: 213,4) impulsado por actualizaciones de la flota aviones en las rutas de Europa y Medio Oriente.

Pasajeros (millones)



(Millones de pasajeros)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Reino Unido	4,8	4,8	0,9%
Europa	33,2	33,3	-0,5%
Intercontinental	42,9	42,0	2,2%
TOTAL	80,9	80,1	1,0%



Ventas **3.070** +3,4%

RBE **1.921** +4,6%

Ventas: +3,4% en 2019 alcanzando 3.070 millones de libras.

- **Ingresos aeronáuticos:** +4,9%. Heathrow continúa beneficiándose del récord de tráfico de pasajeros, el mix de pasajeros favorable y la recuperación de la dilución de la rentabilidad del año anterior. Esto se ha visto parcialmente impactado por la introducción del nuevo acuerdo comercial de Heathrow con las aerolíneas, suponiendo un ahorro de 0,55 libras por pasajero en tasas aeroportuarias. El ingreso medio aeronáutico por pasajero creció +3,9% a 22,64 libras (21,78 libras en 2018).

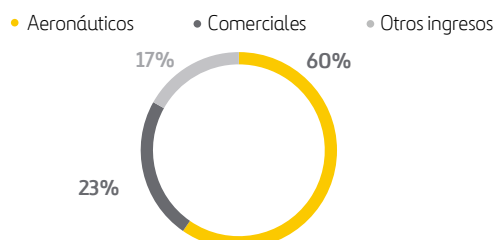
En cuanto a las **distribuciones a los accionistas:**

- **HAH:** 500 millones de libras, en línea con 2018 (500 millones). Correspondieron **a Ferrovial 145 millones de euros.**
- **AGS:** 30 millones de libras frente a 70 millones en 2018. Correspondieron **a Ferrovial 17 millones de euros.**
- **Denver:** 21 millones de euros en 2019 (7 millones en 2018), tras la finalización del contrato de remodelación del aeropuerto de Denver.

- **Ingresos comerciales:** +0,8%, apoyado en las concesiones *retail* y la restauración, que reflejan el fuerte crecimiento del tráfico. El deterioro de la libra frente al euro y el dólar americano también ha mejorado los ingresos de las concesiones. Los ingresos comerciales por pasajero se mantuvieron estables en 8,93 libras (2018: 8,94 libras).

- **Otros ingresos:** +1,6% vs. 2018, se incrementaron apoyados en los cargos de acceso a la vía ferroviaria, y Heathrow Express disminuyó por la disminución de los precios para mantenerse competitivo y menor compensación por *Crossrail*.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados: tras la NIIF 16, 52 millones de libras de arrendamientos se reportan por debajo de RBE. Antes de NIIF 16, estos costes se habrían incluido en costes operativos y dentro del RBE.

Los costes operativos se incrementaron a medida que Heathrow prepara para el crecimiento con inversiones en expansión, seguridad, resiliencia y experiencia de pasajeros. Heathrow incrementó el gasto en servicios para pasajeros con movilidad reducida, la mejora de capacidades de defensa de drones, la implementación de un nuevo control de equipaje de bodega y en sistemas de tecnología de la información. Los costes de los servicios públicos aumentaron por el incremento de impuestos sobre el uso, mientras el consumo disminuyó. Ex-NIIF 16, los costes operativos se habrían incrementado +6,0% (1.201 millones de libras), +5,0% por pasajero.

RBE ajustado se incrementó +4,6% hasta 1.921 millones de libras, con un margen RBE ajustado de 62,6% (61,9% en 2018).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 4,73%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (vs. 5,30% en diciembre 2018).

(Millones de libras)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	75	75	0,3%
Subordinada	1.889	1.599	18,2%
Grupo securitizado	12.840	12.402	3,5%
Caja y ajustes	-35	-345	-89,7%
TOTAL	14.769	13.731	7,6%

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

Regulatory Asset Base (RAB): a 31 de diciembre 2019, el RAB alcanzó los 16.598 millones de libras (16.200 millones en diciembre de 2018).

Expansión de Heathrow: en 2019 se avanzó de manera significativa en la expansión de Heathrow, ya que Heathrow culminó la ronda de consultas públicas tras presentar un borrador del *preferred masterplan* para el proyecto. La consulta describía el programa más reciente para el futuro aeropuerto, la forma en que Heathrow propone operar y gestionar el crecimiento y cómo va a cumplir con una expansión del aeropuerto sostenible, asequible y financiable sin ningún coste para el contribuyente.

Heathrow está trabajando para terminar el *masterplan* y celebrará una nueva consulta pública de ocho semanas entre los meses de abril y junio antes de presentar la solicitud del *development consent order* (DCO) hacia finales de 2020. En la solicitud del DCO se explicará cómo Heathrow propone llevar a cabo la expansión y se conectará el Reino Unido con el crecimiento mundial, al tiempo que se cumplen los requisitos del *Airports National Policy Statement*.

Expansión sostenible: Heathrow continúa comprometido con una expansión sostenible a largo plazo. Un componente clave de esto se establece en las propuestas de Heathrow para un *Environmentally Managed Growth Framework*. En este marco se incluyen las propuestas de Heathrow sobre cómo se manejaría el crecimiento según los límites ambientales de calidad del aire, uso de suelo, ruido y emisiones de carbono, y respalda el crecimiento del número de vuelos en el aeropuerto mientras se garantiza que el desempeño ambiental de Heathrow se mantenga dentro de los límites.

Periodo regulatorio: en noviembre, la *Civil Aviation Authority* (CAA) prorrogó el *economic licence* de Heathrow hasta finales de 2021 para alinear mejor el próximo período regulatorio ("H7") con el calendario general de expansión y su proceso legal. El período comprendido entre 2020 y 2021 se conoce como iH7 (H7 interino). Heathrow alcanzó un acuerdo (*Commercial Airline Agreement*) con las compañías aéreas que define los cargos aeronáuticos que se aplicarán durante el iH7, acuerdo que se ha reflejado en la prórroga de licencia. El acuerdo se basa en la superposición de reembolsos fijos y basados en el volumen en una extensión del RPI -1,5% existente y el marco regulatorio. Este acuerdo tiene por objetivo incentivar que las aerolíneas maximicen el uso de la capacidad actual antes de ofrecerles más.

En diciembre, Heathrow presentó su *Initial Business Plan (IBP)* para la expansión ante la CAA. El plan propone una evolución en el marco regulatorio mediante la extensión del período de control de precios a 15 años, con el objetivo de equilibrar la previsibilidad, la flexibilidad y el riesgo. Heathrow propone mantener fijo el coste de capital durante el período de control de precios, mientras que se implementan reinicios periódicos o basados en la evolución para algunos bloques como el pronóstico de pasajeros, los gastos operativos e ingresos comerciales. Heathrow está recogiendo comentarios sobre su *IBP* de las aerolíneas y otros stakeholders interesados. Estos comentarios se reflejarán en el *Final Business Plan* que se publicará en la segunda mitad de 2020.

En enero de 2020, la CAA publicó una nueva consulta sobre la regulación y el marco financiero del H7. La CAA señala la importancia de fijar acuerdos de control de precios que sean coherentes con la calificación crediticia de Heathrow y el valor de ofrecer seguridad regulatoria a largo plazo. Asimismo, señala que utilizará la información más reciente de la Competition and Markets Authority (CMA) para definir el coste medio ponderado del capital (WACC) de H7. Heathrow continúa tratando estas cuestiones con la CAA y responderá a la consulta el 5 de marzo de 2020.

Resumen de los desafíos legales y regulatorios actuales para la expansión: la publicación del documento normativo de la CAA en diciembre 2019 sobre los costes iniciales de diseño y construcción asociados a la expansión de Heathrow (costes categoría B y primera categoría de costes C) supone un nuevo avance para alcanzar

mayor certidumbre regulatoria necesaria para lograr la expansión de Heathrow. La decisión final y la declaración normativa de la CAA se esperan recibir en abril o mayo de 2020.

La sentencia del Tribunal de Apelaciones sobre los procedimientos de revisión judicial contra el Secretario de Estado de Transporte en relación con la decisión del Gobierno de establecer la *Airports National Policy Statement*. Heathrow considera que hasta la fecha se ha aplicado un proceso sólido, que incluye una amplia evidencia obtenida por la Comisión de Aeropuertos independiente, múltiples rondas de consultas públicas y el voto mayoritario en el Parlamento.

Si la apelación fuera en contra del Secretario de Estado de Transporte, dependiendo de los detalles de la sentencia, Heathrow consideraría cuidadosamente las próximas medidas a tomar.

Heathrow ha concluido que la expansión es probable y, por lo tanto, es conveniente haber reconocido 450 millones de libras de gasto hasta la fecha, como activo en construcción. El plan actual de Heathrow supone que la inversión continuará creciendo en 2020 hasta alrededor de 1.000 millones de libras, según lo establecido en el *Investor Report* publicado el 20 de diciembre de 2019. Si la declaración normativa donde se establecen las decisiones finales de la CAA no resuelve las inquietudes de Heathrow, o la *Airports National Policy Statement* queda excluida en el caso de una sentencia judicial adversa contra el Secretario de Estado de Transporte, Heathrow realizaría una nueva evaluación sobre la probabilidad de la expansión. Si la posibilidad de expansión ya no fuese considerada probable, la inversión de capital relacionada con la expansión incurrida a la fecha de la reevaluación se considere como deterioro y se refleje en la cuenta de resultados. Asimismo, debe destacarse que Heathrow espera que la mayoría de los activos permanezcan en el RAB y continúen generando un retorno a través del marco regulatorio.

En relación a lo anterior y para más información, consulte la nota 3.5.1. (detalles de información relativa a Heathrow) en el final de la sección (a) de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial.

Crecimiento sostenible: Heathrow progresa en la **Estrategia de Sostenibilidad 2.0**. Heathrow 2.0 establece cómo el aeropuerto mejorará la vida de sus empleados y la comunidad, contribuirá a una economía próspera y ayudará a afrontar los desafíos globales, incluido el cambio climático. El plan de Heathrow tiene cuatro pilares (*A great place to work, A great place to live, A thriving sustainable economy* y *A world worth travelling*) con 12 objetivos.

Descarbonización de la aviación: Heathrow ha diseñado un nuevo plan para la reducción del carbono que reúne a los socios de la industria, el gobierno y los pasajeros para ayudar a la aviación a alcanzar emisiones netas cero para 2050. Las medidas tomadas por Heathrow para lograr una industria de aviación de cero emisiones:

- **Eliminar carbono de la operativa de Heathrow:** las terminales de Heathrow utilizan energía 100% renovable y biogás.
- **Exclusión de carbono del suelo:** Heathrow facilita a pasajeros y empleados se desplacen de manera sostenible al aeropuerto.
- **Reducir carbono de la atmosfera:** Heathrow está ayudando a los pasajeros a compensar las emisiones de sus vuelos, y se está incrementando la inversión en soluciones naturales para capturar emisiones de carbono.
- **Descarbonizar vuelos:** Heathrow está trabajando con socios de la industria y gobiernos para ampliar la producción de combustibles alternativos sostenibles y apoyar el desarrollo de tecnologías para lograr vuelos sin emisión de carbono.

Satisfacción de usuarios: Heathrow consiguió una puntuación de *Airport Service Quality* (ASQ) de 4,17/5 (4,15 en 2018). 82% de los pasajeros encuestados calificaron su experiencia como “excelente” o “muy buena” (2018: 82%)

- *T5: World's 'Best Airport Terminal'* (primera vez).
- *Best Airport in Western Europe* (5a vez consecutiva).
- *Best Airport in the world for Shopping*.



Para más información sobre Heathrow, por favor visite este [link](#).

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

Tráfico: el número de pasajeros (13,6 millones) se redujo en -7,8%, por un descenso del tráfico en los 3 aeropuertos debido principalmente a los siguientes eventos:

- En Glasgow por el cierre de la base de Ryanair en octubre de 2018 y la quiebra de Thomas Cook.
- En Aberdeen debido a la cancelación de la ruta EasyJet a Gatwick y la ruta a London City.
- En Southampton por la reducción de las rotaciones en Manchester y Belfast de Flybe, y el cese de la ruta a Amsterdam de KLM.

(Millones de pasajeros)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Glasgow	8,9	9,7	-8,4%
Aberdeen	3,0	3,1	-4,1%
Southampton	1,8	2,0	-10,4%
TOTAL AGS	13,6	14,8	-7,8%

Las **ventas** se incrementaron un +1,8% hasta alcanzar los 217 millones de libras, debido a un ingreso extraordinario relacionado con la subvención para la construcción de un radar en Glasgow por parte de un tercero y la rentabilidad positiva de los aparcamientos en Aberdeen y Glasgow, que compensa parcialmente el descenso en los ingresos aeronáuticos y comerciales en los 3 aeropuertos por el menor tráfico.

RBE, 94 millones de libras, se redujo en -2,6% en 2019 vs. 2018 impactado por un menor volumen de pasajeros, los costes

extraordinarios de ejecutar el plan de contingencia para los días de huelga durante las negociaciones con sindicatos y los costes de reestructuración de los aeropuertos. Estos impactos fueron parcialmente compensados por ciertos hechos excepcionales, como el nuevo radar en Glasgow o el coste del servicio para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido.

Deuda neta bancaria AGS: a 31 de diciembre de 2019, la deuda neta bancaria de los aeropuertos alcanzó 693 millones de libras.

Glasgow: primer aeropuerto de Reino Unido con una flota de autobuses 100% eléctricos 'cero emisiones'

Una flota de autobuses eléctricos reemplazará la flota diesel actual utilizada para transportar pasajeros entre la terminal y el aparcamiento de larga duración del aeropuerto. La electrificación de esta flota de autobuses forma parte de una serie de proyectos presentados del Aeropuerto de Glasgow orientados a reducir la huella de carbono.

El Aeropuerto de Glasgow, como parte de AGS Airports, también se comprometió con el Consejo de Aeropuertos Internacional (ACI) Net Zero 2050 de Europa en octubre. Glasgow se une al grupo de 203 aeropuertos gestionados por más de 47 operadores en 24 países europeos que han firmado la resolución para comprometerse formalmente a convertirse en aeropuertos con emisiones de carbono cero para 2050.

DENVER

El 12 de agosto de 2019, Great Hall Partners LLC recibió una notificación escrita para la finalización del contrato de remodelación del aeropuerto de Denver con fecha de 12 de noviembre de 2019. Al término de este contrato, el exceso de flujo de caja se distribuyó a los accionistas. Ferrovial recibió 21 millones de euros. Este proyecto suponía 534 millones de dólares en la cartera de construcción.



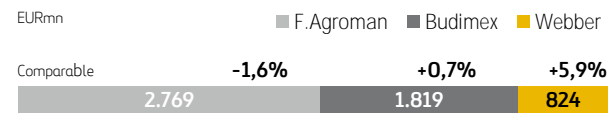
Construcción

EUR mn; % comparable



Las **ventas** (+0,3% en términos comparables) se mantienen en línea con el año anterior. La facturación internacional supuso el 86% de la división, Polonia (34%) y Norteamérica (30%).

VENTAS 2019 (5.413 MILLONES DE EUROS) Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:



El **RE** de Construcción se situó en 2019 en -365 millones de euros, lastrado principalmente por las pérdidas ya reconocidas en trimestres anteriores. En el 4T, Budimex muestra mejoras de rentabilidad (margen RE de 5,0% en 4T 2019 vs. 3,6% en 9M 2019), mientras Webber mantiene un resultado positivo en el año con una rentabilidad similar a los trimestres anteriores.

Ferrovial Agroman reportó pérdidas de -49 millones de euros en el 4T 2019 estanco, debido principalmente a:

- Costes de estructura asignados a contratos onerosos en EE.UU., a los que se refiere la provisión de 1T 2019. De acuerdo con las normas NIIF, estos costes no pueden incluirse en el importe de la provisión.
- Costes en curso en algunos proyectos cerca de la finalización, que esperamos compensar con los ingresos por reclamaciones, basado en los derechos en el contrato. Varias reclamaciones ya se han presentado a los clientes, aunque aún no se han resuelto. De acuerdo con la NIIF y reglas contables internas, no se ha incluido ningún ingreso potencial de estas reclamaciones en los resultados.

- Los impactos negativos mencionados fueron parcialmente compensados por las plusvalías de la venta de un terreno en España (Valdebebas) así como por mejoras en España en la finalización de algunos contratos.

2019 RE Y MARGEN RE, Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:

DIC-19	RE	RE COMPARABLE %	RE MG
Budimex	73	-20,7%	4,0%
Webber	15	-25,5%	1,8%
F. Agroman	-453	n.s.	-16,4%
TOTAL RE	-365	n.s.	-6,7%

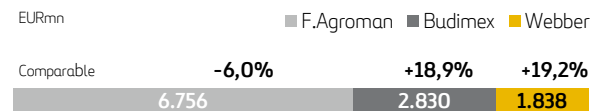
Budimex adquirió la división polaca de Servicios Internacional (FB Serwis) el 1 de julio. Tras esta adquisición, Budimex incorpora la actividad de FB Serwis para el año 2019. Además, las cifras reportadas de Budimex incluyen también la actividad inmobiliaria en Polonia para 2018 y 2019.

La **cartera** alcanzó los 11.424 millones de euros (+2,8% en términos comparables frente diciembre 2018). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación con el 79%, y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 88% del total.

La participación de Cintra en la cartera de construcción, excl. Webber y Budimex, suponía un 47% de la cartera en 2019 frente al 41% en 2018.

La cartera a diciembre de 2019 no incluye contratos preadjudicados y pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 600 millones de euros.

CARTERA EN 2019 Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:

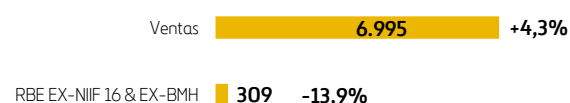


Servicios (actividad discontinuada)

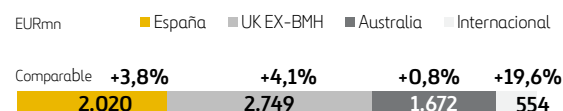
La división ha mostrado en 2019 un comportamiento positivo, con generación de flujo de caja, excluyendo el impacto de Birmingham.

En línea con el compromiso adquirido por Ferrovial para la desinversión de Servicios, esta división aparece clasificada como “mantenida para la venta” aunque, con el objetivo de permitir el análisis de su evolución, a continuación, se muestran las principales cifras de la actividad:

€mn; % comparable



VENTAS 2019 POR ÁREAS Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:



RBE ex-BMH & ex-NIIF 16:

- **España (+5,3% comparable)** apoyado en los contratos de tratamiento de residuos y mantenimiento industrial, que ha permitido una **mejora de la rentabilidad alcanzando un margen RBE de 10,7% en 2019** (10,4% en 2018).
- **Internacional (+26,3% comparable y margen 5,4%)** con crecimiento en todas las geografías, destacando Norteamérica y Chile. Polonia (FB Serwis) ha sido excluida de Servicios Internacional en 2019, después de que Budimex adquiriese el control de la participación que Servicios tenía el 1 de julio (las cifras de FB Serwis de 2018 se muestran en Servicios Internacional, excluidas en el comparable).
- En **Reino Unido** se reduce la rentabilidad debido a liquidaciones finales en contratos de *rail*, junto con una caída en los volúmenes de Utilities. **El RBE excluyendo la contribución de las áreas de utilities, recogida de residuos y medioambiente alcanzó los 56 millones de libras.**

Acuerdo Amey y Birmingham: Amey ha alcanzado un acuerdo para resolver el contrato Birmingham *Highways* PFI. El acuerdo no tiene impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial. Amey pagará 215 millones de libras, de los que 160 millones de libras se han pagado en 2019 y los 55 millones de libras restantes a lo largo de los próximos 6 años.

Cartera (17.656 millones de euros) disminuyó un -6,9% en términos comparables frente a 2018, debido a la salida de BMH y el retraso en la adjudicación de grandes proyectos en España.

LA CARTERA DE SERVICIOS EN 2019 Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:



Acuerdo de venta de Broadspectrum. En diciembre de 2019, Ferrovial anunció el acuerdo alcanzado para la venta de Broadspectrum (negocio en Australia y Nueva Zelanda) a una entidad controlada por Ventia Services Group.

El *equity value* (precio de acciones y préstamos de accionista) ascendía a 485,5 millones de dólares australianos (aproximadamente 303 millones de euros). El *enterprise value* fue de 524,5 millones de dólares australianos (aproximadamente 327 millones de euros).

En 2019, el flujo de actividad de Broadspectrum fue -5 millones de euros, incluyendo 17 millones de euros de factoring.

El cierre de la operación está supeditado a condiciones usuales en este tipo de operaciones, incluyendo la obtención de autorizaciones regulatorias y de competencia. Por lo tanto, el impacto en caja de esta transacción no está incluido en 2019. El cierre de la operación se espera en los nueve primeros meses de 2020.

La transacción ha supuesto para Ferrovial un impacto negativo en la cuenta de pérdidas y ganancias de aproximadamente 270 millones de euros en 4T 2019.

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, se lleva a cabo en el presente informe la reclasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada, re-expresando asimismo la cuenta de resultados de 2018. Se ha procedido a una corrección valorativa tras el acuerdo alcanzado para la venta de Broadspectrum que deja el resultado de actividades discontinuadas en -198 millones de euros en diciembre, frente a los 28 millones reportados en septiembre 2019.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
VENTAS	6.054	5.737
Provisión de Construcción*	-345	
RBE Ex NIIF 16	76	479
RBE	121	
Amortización de inmovilizado	-180	-127
Deterioros y enajenación de inmovilizado	460	82
RE	401	434
Resultado Financiero	-194	-192
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-263	-230
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	69	39
Puesta en equivalencia	296	239
BAI	504	481
Impuesto sobre beneficios	-47	-24
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	457	457
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-198	-848
RDO CONSOLIDADO	259	-391
Rdo. atribuido a socios externos	9	-57
RESULTADO DEL EJERCICIO	268	-448

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

Las **ventas** se situaron en 6.054 millones de euros (+2,6% en términos comparables) con una mayor contribución de Autopistas (+28,5% en términos comparables) y unos ingresos de la división de Construcción en línea con el año 2018 (+0,3% comparables).

RBE: 76 millones de euros excluyendo el impacto de NIIF 16 (479 millones en 2018) impactado negativamente por la provisión de -345 millones de euros (al 100%), registrada en la división de Construcción en 1T 2019 por posibles pérdidas futuras en varios proyectos de EE.UU.

- La NIIF 16 mejoró el RBE en 45 millones de euros hasta los 121 millones de euros de RBE por la reclasificación entre RBE, amortización y resultado financiero, sin impacto significativo a nivel de RE y resultado neto.

Amortización se incrementó un +41,0% en 2019 (+6,7% en términos comparables), hasta los 180 millones de euros.

Los deterioros y enajenación de inmovilizado ascendieron a 460 millones de euros a cierre de 2019 (82 millones de euros en 2018), debido principalmente a los siguientes impactos:

- El impacto principal procede de la plusvalía por la venta del 65% de participación de Ausol, que ascendió a 475 millones de euros (antes de impuestos).
- Otros efectos incluidos fueron la venta de un 11,75% de participación en Ruta del Cacao, los resultados de la cancelación del contrato de remodelación del aeropuerto de Denver y el deterioro de Autema.

Resultado Financiero, gasto financiero en 2019 en línea con 2018:

- Proyectos infraestructuras:** gasto de -263 millones de euros frente a -230 millones de euros en 2018 debido a la entrada en operación de la NTE 35W e I-77, junto con la refinanciación de la NTE, parcialmente compensado por mayores tasas de interés con impacto positivo en la posición de caja bruta.
- Proyectos ex-infraestructuras:** 69 millones de euros de ingreso financiero en 2019 frente a 39 millones de euros en 2018, fundamentalmente debido a las mayores tasas de interés, con un impacto positivo en la posición de caja bruta y las coberturas de *equity swaps* ligados a los planes de retribución, sin impacto en caja. Estas coberturas supusieron un ingreso de 25 millones de euros en 2019 (-3 millones de euros en 2018), debido a la evolución positiva del precio de la acción, frente a la evolución negativa en 2018, tal y como muestra en la siguiente tabla:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31-dic-17	18,93
31-dic-18	17,70
31-dic-19	26,97

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	617	471	31,0%	28,5%
Aeropuertos	19	14	38,9%	32,4%
Construcción	5.413	5.252	3,1%	0,3%
Otros	5	0	n.a.	n.a.
TOTAL	6.054	5.737	5,5%	2,6%

RBE

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	433	319	35,7%	33,5%
Aeropuertos	-16	-16	-5,5%	-7,7%
Construcción	-321	189	n.s.	n.s.
Otros	-20	-14	n.a.	n.a.
Total RBE Ex NIIF 16	76	479	-84,1%	-84,4%
NIIF 16	45			
TOTAL RBE	121			

RE*

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	346	239	44,7%	36,4%
Aeropuertos	-18	-18	-4,1%	-5,6%
Construcción	-365	146	n.s.	n.s.
Otros	-22	-16	n.a.	n.a.
TOTAL	-58	351	-116,6%	-120,0%

(*) 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 296 millones de euros netos de impuestos (239 millones de euros 2018).

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Autopistas	182	166	9,8%
407 ETR	153	136	12,2%
Otros	29	30	-1,3%
Aeropuertos	115	73	56,9%
HAH	106	70	51,9%
AGS	9	4	154,4%
Construcción	-1	0	-105,9%
TOTAL	296	239	24,1%

Impuesto: el impuesto de sociedades en 2019 ascendió a -47 millones de euros de gasto (-24 millones de euros de gasto en 2018), impactado por la regularización de impuestos diferidos de años anteriores en España, debido al potencial largo periodo de recuperación. Excluyendo este impacto y el resultado de las sociedades integradas por puesta en equivalencia que se incluye neto de impuesto (296 millones de euros), y tomando el gasto por impuesto sobre sociedades ajustado por las regularizaciones de ejercicios anteriores (-54 millones de euros), resulta una tasa de impuesto efectiva del 25%.

Resultado neto de operaciones continuadas: se situó en 457 millones de euros en 2019 (457 millones de euros en 2018). Este resultado recoge una serie de impactos, entre los que destacan:

- Impacto de la provisión dotada en la división de Construcción en 1T 2019 a nivel de resultado neto: -212 millones de euros.
- Ajustes de valor razonable por derivados: 54 millones de euros (25 millones de euros en 2018), principalmente impactado por la evolución positiva de los derivados de HAH.
- Deterioro Autema: -58 millones de euros (-13 millones en 2018).
- Plusvalía después de impuestos por la venta de participaciones en Ausol y Ruta del Cacao: 482 millones de euros (80 millones en 2018 por la venta de participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads).

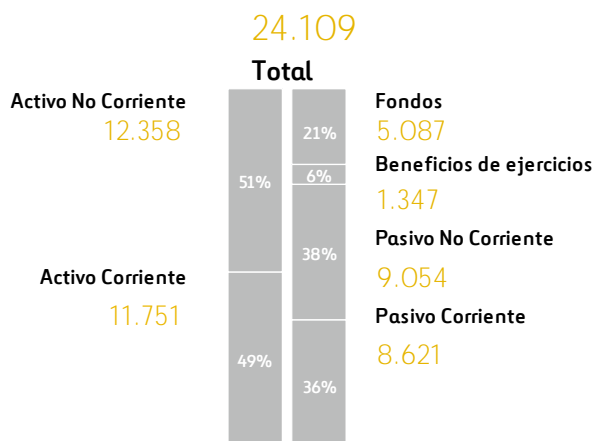
Resultado neto de operaciones discontinuadas alcanzó -198 millones de euros, frente a -848 millones de euros en 2018.

Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
ACTIVO NO CORRIENTE	12.358	12.055	PATRIMONIO NETO	5.087	5.363
Fondo de comercio de consolidación	248	372	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.304	4.530
Activos intangibles	62	32	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	783	833
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.880	7.155	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.347	1.241
Inversiones inmobiliarias	2	9	PASIVOS NO CORRIENTES	9.054	8.912
Inmovilizado material	299	251	Provisiones para pensiones	4	3
Derecho de uso	126	0	Otras provisiones	518	459
Inversiones en sociedades asociadas	2.557	2.455	Pasivo arrendamiento a largo plazo	82	0
Activos Financieros no corrientes	1.247	754	Deuda financiera	7.565	7.419
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	171	173	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.471	5.342
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	970	473	Deuda financiera resto de sociedades	2.094	2.077
Resto de cuentas a cobrar	106	108	Otras deudas	27	135
Impuestos diferidos	502	664	Impuestos diferidos	475	574
Derivados financieros a valor razonable	434	364	Derivados financieros a valor razonable	385	321
ACTIVO CORRIENTE	11.751	10.758	PASIVOS CORRIENTES	8.621	7.297
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.936	4.892	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	3.491	3.259
Existencias	699	594	Pasivo arrendamiento a corto plazo	71	0
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.256	1.090	Deuda financiera	1.033	773
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	891	801	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	23	43
Otros deudores	364	289	Deuda financiera resto de sociedades	1.010	730
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	97	97	Derivados financieros a valor razonable	97	69
Tesorería e inversiones financieras temporales	4.735	4.005	Deudas por operaciones de tráfico	3.072	2.700
Sociedades proyectos de infraestructuras	119	239	Acreeedores comerciales	1.327	1.314
Caja restringida	6	9	Otras deudas no comerciales	1.745	1.386
Resto de tesorería y equivalentes	113	230	Pasivos por impuestos sobre sociedades	107	65
Resto de sociedades	4.617	3.766	Provisiones para operaciones de tráfico	750	431
Derivados financieros a valor razonable	27	80	TOTAL PASIVO	24.109	22.813
TOTAL ACTIVO	24.109	22.813			

BALANCE CONSOLIDADO

(millones de euros)



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA DIC-19	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (EUR mn)	-3.433	-5.811	-9.244
% fijo	83,4%	97,9%	92,5%
% variable	16,6%	2,1%	7,5%
Tipo medio	1,0%	4,9%	3,5%
Vencimiento medio (años)	2	21	14

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
Deuda Financiera Bruta	-9.244	-8.737
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.433	-2.992
Deuda Bruta Proyectos	-5.811	-5.745
Tesorería	6.287	5.088
Tesorería Ex-proyectos	5.064	4.228
Tesorería Proyectos	1.223	861
Posición neta de tesorería total	-2.957	-3.649
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.631	1.236
Posición Neta Tesorería Proyectos	-4.588	-4.885
Posición neta de tesorería total	-2.957	-3.649

*Incluye actividades discontinuadas

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras

(incluyendo actividades discontinuadas)

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

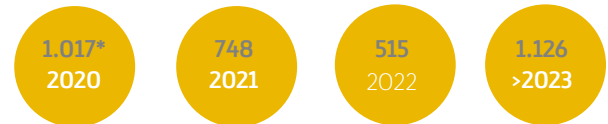
Caja bruta	5.064	
Deuda bruta	-3.433	81% Bonos
Posición neta de tesorería	1.631	

Incl. actividades discontinuadas

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.064	1.011
TOTAL LIQUIDEZ	6.075

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)



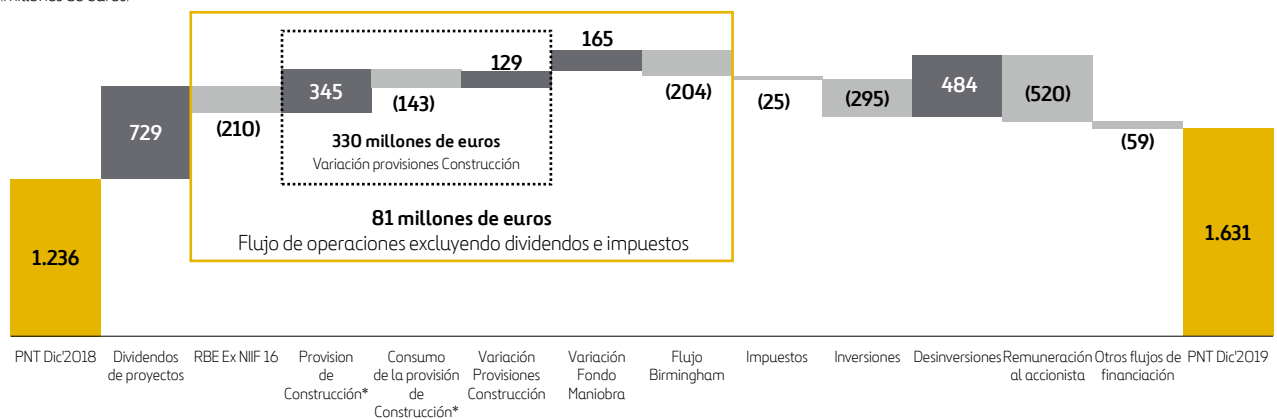
(*) En 2020, la deuda ex-proyecto incluye la emisión de ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 31 de diciembre de 2019 de 973 millones de euros con tipo medio de -0,29%

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)

(millones de euros)



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

Posición neta de caja (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.631 millones de euros en diciembre de 2019 vs. 1.236 millones de euros en diciembre 2018. Los principales factores para el cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 729 millones de euros vs. 623 millones de euros en 2018 (+17%), destacando la contribución de los dividendos de autopistas, que se han incrementado un +67% en 2019, incluyendo el primer reparto de dividendo de la autopista NTE de 166 millones de euros. La contribución de dividendos de Servicios de proyectos alcanzó 47 millones de euros vs. 131 millones de euros en 2018.
- **RBE ex-infraestructuras ex NIIF 16:** -210 millones de euros, que incluían 233 millones de euros de Servicios.
 - La cifra de RBE estaba impactada negativamente por la provisión sin impacto en caja de Construcción de -345 millones de euros, registrada en el 1T 2019.
 - De dicha provisión, 143 millones de euros han sido ya aplicados (salida de caja) en 2019.
- **129 millones de euros** del resto de variación de provisiones de Construcción, impactado por obras industriales de Budimex, después de adoptar un enfoque prudente sobre estos riesgos en particular.
- **165 millones de euros** de fondo de maniobra, principalmente apoyado en la evolución positiva del FM de Construcción, que alcanzó 132 millones de euros (-140 millones de euros en 2018) y del FM de Servicios de 1 millón de euros (ex-BMH) vs. -188 millones de euros en 2018.
- **Flujo de Caja de Birmingham** se situó en -204 millones de euros, incluyendo 160 millones de libras pagadas en 2019 en relación al acuerdo alcanzado con el Ayuntamiento para la finalización del contrato PFI (el importe total del acuerdo supone 215 millones de libras, los 55 millones de libras restantes serán abonados a lo largo de los próximos 6 años).
- **Inversión Neta:** alcanzó los 189 millones de euros en 2019 vs. -94 millones de euros en 2018. Las inversiones ascendieron a -295 millones de euros, por debajo de los -332 millones en 2018. Las desinversiones alcanzaron 484 millones de euros en 2019, entre los que destacan 476 millones por la venta de participaciones en las autopistas Ausol y Ruta del Cacao.
- **Remuneración al accionista:** -520 millones de euros, en línea con el año 2018.
- **Otros:** Incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-60 millones de euros).

La posición de caja neta al cierre de diciembre (1.631 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (158 millones de euros).

Flujo de caja consolidado

	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
DIC-19				
RBE Ex NIIF 16	-210	580		370
Cobro de dividendos	729		-199	529
Flujo Birmingham	-204			-204
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)	165	-87		78
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	26	-239		-212
Flujo de capital procedente de socios externos	13	117	-60	70
Dividendo Flexible	-238			-238
Compra de autocartera	-282			-282
Remuneración al accionista Ferrovial	-520			-520
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-18	-306	199	-124
Variación tipo de cambio	-60	-66		-126
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación	-2	422		419
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-17	-47		-64
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

	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
DIC-18				
RBE	144	470		614
Cobro de dividendos	623		-112	511
Provisión Birmingham sin efecto en caja	235			235
Flujo Birmingham	-80			-80
Variación Provisiones Construcción	-40			-40
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-318	-60		-378
Flujo operaciones sin IS	564	410	-112	862
Pago de impuestos del ejercicio	6	-31		-25
Devolución de impuestos ejercicios anteriores				
Flujo operaciones	569	380	-112	837
Inversión	-332	-213	83	-462
Desinversión	238	144		382
Flujo de inversión	-94	-69	83	-79
Flujo de actividad	476	310	-29	758
Flujo de intereses	-11	-191		-202
Flujo de capital procedente de socios externos	-2	163	-86	75
Dividendo Flexible	-240			-240
Compra de autocartera	-280			-280
Remuneración al accionista Ferrovial	-520			-520
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-49	-120	115	-54
Variación tipo de cambio	-12	-150		-162
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación	104			104
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-90	-94		-184
Flujo de financiación	-581	-391	29	-944
Variación PNT	-105	-81		-186
Posición neta inicial	1.341	-4.804		-3.463
Posición neta final	1.236	-4.885		-3.649

(*) 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-19	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	DIC-18	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	494	408	902	Autopistas	296	-9	287
Aeropuertos	183	-8	175	Aeropuertos	191	0	191
Construcción	132	-44	87	Construcción	0	-7	-8
Servicios	77	-163	-85	Servicios	160	-75	85
Otros	-76	-4	-80	Otros	-83	-2	-85
TOTAL	810	189	999	TOTAL	564	-94	470

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

Flujo de operaciones

El flujo de operaciones ex-proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2019 se situó en 810 millones de euros (antes de impuestos), por encima de los 564 millones de 2018, debido principalmente al incremento de los dividendos de Autopistas y la evolución del flujo de operaciones de Construcción.

FLUJO DE OPERACIONES	dic-19	dic-18
Dividendos Autopistas	494	296
Dividendos Aeropuertos	183	191
Construcción	132	0
Servicios	77	160
Otros	-76	-83
Flujo de operaciones sin impuestos	810	564
Pago Impuesto de sociedades	-25	6
TOTAL	785	569

En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas.

Detalle del flujo de Construcción y Servicios

CONSTRUCCIÓN	DIC-19	DIC-18
RBE Ex NIIF 16	-321	189
RBE proyectos Ex NIIF 16	15	15
RBE Ex proyectos Ex NIIF 16	-336	175
Variación Provisiones	330	-40
Provisión Construcción EE.UU. (*)	345	
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-143	
Resto variación de Provisiones	129	-40
Cobro de dividendos	5	6
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	132	-140
Variación descuento de factoring	-4	-12
Pago de suelo	-4	-46
Fondo de maniobra ex Budimex	141	28
Fondo de maniobra Budimex	-1	-111
FLUJO OPERACIONES SIN IS	132	0

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

SERVICIOS	DIC-19	DIC-18
RBE Ex NIIF 16	309	136
RBE proyectos Ex NIIF 16	76	73
RBE Ex proyectos Ex NIIF 16	233	62
Provisión BMH sin efecto en caja		235
Flujo BMH	-204	-80
Cobro de dividendos	47	131
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	1	-188
Variación descuento de factoring	23	-11
Pago de Pensiones Reino Unido	-16	-10
Fondo de maniobra ex Reino Unido	3	-39
Fondo de maniobra Reino Unido	-9	-128
FLUJO OPERACIONES SIN IS	77	160

El detalle por negocios de Servicios se incluye en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRAL	INTERNACIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos Ex NIIF 16	149	-6	61	30	233
Flujo BMH		-204			-204
Dividendos y otras devoluciones	13	26	3	6	47
Variación descuento de factoring	7	0	17	-1	23
Pago de pensiones	0	-16	0	0	-16
Var. fondo de maniobra	27	-9	-35	12	-6
FLUJO DE OPERACIONES SIN IMPUESTOS	196	-209	45	46	77

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos

En Autopistas, se incluye en el flujo de operaciones 494 millones de euros en 2019, procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas.

DIVIDENDOS Y DEVOLUCIONES DE CAPITAL	DIC-19	DIC-18
407 ETR	309	273
NTE	166	0
Autopistas irlandesas	1	1
Autopistas portuguesas	12	9
Autopistas griegas	0	3
Autopistas españolas	3	5
Resto	3	4
TOTAL	494	296

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos (183 millones de euros) fueron inferiores a los cobrados en 2018 (191 millones de euros).

AEROPUERTOS	DIC-19	DIC-18
HAH	145	144
AGS	17	39
Otros	21	7
TOTAL	183	191

Flujo de inversión

DIC-19	INVERSION	DESINVERSION	FLUJO DE INVERSION
Autopistas	-68	476	408
Aeropuertos	-8	0	-8
Construcción	-51	7	-44
Servicios	-164	1	-163
Otros	-4	0	-4
TOTAL	-295	484	189

DIC-18	INVERSION	DESINVERSION	FLUJO DE INVERSION
Autopistas	-90	82	-9
Aeropuertos	0	0	0
Construcción	-53	45	-7
Servicios	-186	111	-75
Otros	-2	0	-2
TOTAL	-332	238	-94

El flujo neto de inversión en 2019 (189 millones de euros) incluye:

- Las **inversiones** ascendieron a -295 millones de euros, por debajo de los -332 millones en 2018.
- Las **desinversiones** alcanzaron 484 millones de euros en 2019:
 - En Autopistas, el cobro de 476 millones por la venta de participaciones en las autopistas Ausol y Ruta del Cacao, frente a los 82 millones de 2018 de la venta de la participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads.

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- Flujo de remuneración al accionista:** -520 millones de euros para accionistas de Ferrovial, que incluye el pago en efectivo del *scrip dividend* de -238 millones y la recompra de acciones propias de -282 millones de euros. Adicionalmente, los dividendos a minoritarios de participadas ascendieron a -18 millones de euros.
- El **flujo neto de los intereses** alcanzó los 26 millones de euros en 2019.
- Impacto del tipo de cambio** (-60 millones de euros), principalmente por la evolución de las coberturas de derivados de tipo de cambio en euros, de caja en dólares estadounidenses y canadienses.
- Otros movimientos de deuda no flujo** (-17 millones de euros), donde se incluyen 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 corporativos.

Posición neta de actividades discontinuadas

La posición neta de tesorería de actividades discontinuadas se situó en 158 millones de euros de caja a 31 de diciembre 2019.

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-19	DIC-18
Autopistas	386	296
Resto	71	84
TOTAL FLUJO DE OPERACIONES	457	380

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-19	DIC-18
LBJ	-3	-4
NTE	-3	-3
NTE 35W	-135	-134
I-77	-94	-210
Autopistas portuguesas	0	-1
Autopistas españolas	-5	-5
Resto	0	0
TOTAL AUTOPISTAS	-240	-356
Resto	106	104
TOTAL PROYECTOS	-135	-252
Subvenciones de capital	93	183
TOTAL FLUJO INVERSION NETO	-41	-69

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-19	DIC-18
Autopistas España	-54	-63
Autopistas EE.UU.	-132	-77
Autopistas Portugal	-14	-15
Resto autopistas	0	0
TOTAL AUTOPISTAS	-201	-154
Resto	-38	-37
TOTAL FLUJO INTERESES	-239	-191

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 2019 ha sido negativa por -66 millones de euros, derivado fundamentalmente de la apreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACION GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE Ex NIIF 16			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	DIC-19	PARTICIP.
INTEGRACION GLOBAL													
NTE*	34	30	14,7%	137	99	38,8%	116	83	39,7%	84,6%	84,1%	-1.099	63,0%
LBJ*	48	44	9,1%	137	107	28,2%	114	87	30,2%	83,3%	82,0%	-1.253	54,6%
NTE 35W**/**/****	33		n.a.	81	31	n.a.	48	23	108,2%	59,9%	74,2%	-740	53,7%
I-77 ****				21	2	n.a.	14	0	n.s.	66,4%		-218	50,1%
TOTAL EEUU				376	238	57,8%	292	194	51,0%			-3.311	
Ausol I***	18.232	17.440	4,5%	66	66	-0,2%	55	56	-0,6%	84,1%	84,4%		15,0%
Ausol II***	19.199	18.667	2,8%										15,0%
Autema	18.895	18.781	0,6%	113	109	4,0%	105	100	4,3%	92,7%	92,4%	-625	76,3%
TOTAL ESPANA				179	174	2,4%	160	156	2,6%			-625	
Azores	10.735	10.275	4,5%	29	28	4,0%	26	25	5,9%	88,1%	86,5%	-287	89,2%
Via Livre				15	14	5,7%	2	2	16,7%	14,0%	12,7%	2	84,0%
TOTAL PORTUGAL				44	42	4,5%	28	26	6,6%			-284	
TOTAL MATRICES				19	16	13,4%	-47	-56	17,1%				
TOTAL AUTOPISTAS				617	471	31,0%	433	319	35,7%	70,2%	67,7%	-4.220	

* Tráfico en millones transacciones. ** Activos en construcción ****Venta de participación el 3 diciembre, del 80% al 15%. Tráfico a diciembre. P&L y Deuda Neta en 2019 hasta noviembre y en 2018 a diciembre. ****Capital invertido y comprometido: Segmento 3C/Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *****Apertura total en noviembre 2019

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE Ex NIIF 16			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	DIC-19	PARTICIP.
PUESTA EN EQUIVALENCIA													
407 ETR (km recorridos, millones)	2.742	2.747	-0,2%	1.017	908	12,0%	884	791	11,8%	86,9%	87,1%	-5.464	43,2%
M4	35.442	33.761	5,0%	31	30	5,3%	17	17	1,3%	54,8%	56,9%	-74	20,0%
M3	42.080	39.892	5,5%	22	20	9,5%	14	14	1,0%	64,7%	70,2%	-111	20,0%
A-66 Benavente Zamora				24	24	2,1%	22	22	2,1%	90,5%	90,5%	-157	25,0%
Serrano Park				6	6	8,2%	3	3	-27,1%	40,3%	59,8%	-36	50,0%
Algarve	16.325	15.456	5,6%	37	38	-2,2%	33	33	-2,3%	87,9%	88,0%	-108	48,0%
Norte Litoral	26.998	25.974	3,9%	42	43	-3,7%	36	38	-3,7%	87,0%	87,0%	-127	49,0%

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	1.505	1.390	8,3%
RBE	1.309	1.211	8,1%
Margen RBE	87,0%	87,1%	
RE	1.204	1.103	9,1%
Margen RE	80,0%	79,4%	
Resultado financiero	-420	-370	-13,5%
Resultado antes de impuestos	783	733	6,9%
Impuesto de sociedades	-207	-194	-6,9%
Resultado neto	576	539	6,8%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial*	153	136	12,2%

* Millones de euros

LBJ

(Millones de dólares americanos)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	153	126	21,7%
RBE	127	103	23,7%
Margen RBE	83,3%	82,0%	
RE	99	77	28,0%
Margen RE	64,5%	61,3%	
Resultado financiero	-87	-87	0,0%
Resultado neto	11	-10	204,5%
Aportación a Ferrovial*	5	-5	210,1%

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	153	116	31,7%
RBE	129	98	32,6%
Margen RBE	84,6%	84,1%	
RE	101	76	33,5%
Margen RE	66,2%	65,3%	
Resultado financiero	-74	-62	-20,1%
Resultado neto	26	13	95,1%
Aportación a Ferrovial*	15	7	105,6%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	90		n.s.
RBE	54		n.s.
Margen RBE	60,1%		n.s.
RE	35		n.s.
Margen RE	38,6%		n.s.
Resultado financiero	-39		n.s.
Resultado neto	-5		n.s.
Aportación a Ferrovial*	-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-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR. (PBS)
Heathrow SP	3.070	2.970	3,4%	1.921	1.837	4,6%	62,6%	61,9%	70
Excepcionales y Ajustes	0	0	n.a.	2	2	-21,2%	n.a.	n.a.	n.a.
TOTAL HAH	3.070	2.970	3,3%	1.922	1.840	4,5%	62,6%	61,9%	69

HAH

(Millones de libras)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	3.070	2.970	3,3%	3,3%
RBE	1.922	1.840	4,5%	1,7%
Margen RBE	62,6%	61,9%		
Amortizaciones y deterioros	-805	-796	1,1%	1,0%
RE	1.117	1.043	7,1%	3,7%
Margen RE	36,4%	35,1%		
Resultado financiero	-621	-751	17,4%	4,1%
Rtdo. antes de impuestos	497	292	70,0%	24,0%
Impuesto de sociedades	-126	-45	-179,4%	n.a.
Resultado neto	370	247	50,0%	5,0%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferroviario (Euros)	106	70	51,9%	5,0%

AGS

(Millones de libras)	DIC-19	DIC-18	VAR.
TOTAL VENTAS AGS	217	213	1,8%
Glasgow	133	127	4,7%
Aberdeen	57	56	1,0%
Southampton	28	30	-8,8%
TOTAL RBE AGS	94	97	-2,6%
Glasgow	65	64	2,0%
Aberdeen	22	22	-2,8%
Southampton	8	11	-28,6%
TOTAL MARGEN RBE	43,5%	45,5%	-195,2
Glasgow	48,8%	50,1%	-125,1
Aberdeen	38,4%	40,0%	-152,4
Southampton	28,6%	36,5%	-790,9

CONSTRUCCIÓN**

CONSTRUCCION	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	5.413	5.252	3,1%	0,3%
RBE	-321	189	n.s.	n.s.
RBE margen	-5,9%	3,6%		
RE	-365	146	n.s.	n.s.
RE margen	-6,7%	2,8%		
Cartera	11.424	10.965	4,2%	2,8%

BUDIMEX	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.819	1.730	5,2%	0,7%
Construcción	1.568	1.602	-2,1%	-1,5%
Inmobiliaria	135	128	5,9%	6,5%
FB Serwis	116			33,3%
RBE	95	100	-4,8%	-14,3%
RBE margen	5,2%	5,8%		
RE	73	88	-16,8%	-20,7%
Construcción	36	67	-46,3%	-46,9%
Inmobiliaria	27	21	26,9%	27,6%
FB Serwis	10			n.s.
RE margen	4,0%	5,1%		
Cartera	2.830	2.362	19,8%	18,9%

WEBBER	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	824	739	11,5%	5,9%
RBE	27	30	-9,8%	-15,3%
RBE margen	3,3%	4,1%		
RE	15	21	-29,4%	-25,5%
RE margen	1,8%	2,9%		
Cartera	1.838	1.511	21,6%	19,2%

F.AGROMAN	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.769	2.783	-0,5%	-1,6%
RBE	-444	59	n.s.	n.s.
RBE margen	-16,0%	2,1%		
RE	-453	37	n.s.	n.s.
RE margen	-16,4%	1,3%		
Cartera	6.756	7.092	-4,7%	-6,0%

SERVICIOS**

SERVICIOS	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	6.995	6.785	3,1%	4,3%
RBE	309	136	127,6%	n.s.
RBE ex-BMH	309	371	-16,8%	-13,9%
RBE margen	4,4%	2,0%		
RBE ex-BMH margen	4,4%	5,5%		
Cartera	17.656	19.411	-9,0%	-6,9%

ESPAÑA	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.020	1.950	3,6%	3,8%
RBE	216	202	7,1%	5,3%
RBE margen	10,7%	10,4%		
Cartera	4.266	4.670	-8,7%	-8,7%

REINO UNIDO	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.749	2.610	5,3%	4,1%
RBE	2	-163	101,1%	n.s.
RBE ex-BMH	2	72	-97,5%	-93,6%
RBE margen	0,1%	-6,3%		
RBE ex-BMH margen	0,1%	2,8%		
Cartera	8.036	9.251	-13,1%	-10,5%

AUSTRALIA	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.672	1.684	-0,7%	0,8%
RBE	61	61	-0,4%	1,7%
RBE margen	3,6%	3,6%		
Cartera	4.064	4.129	-1,6%	-3,2%

INTERNACIONAL	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	554	540	2,5%	19,6%
RBE	30	36	-17,0%	26,3%
RBE margen	5,4%	6,7%		
Cartera	1.291	1.361	-5,2%	15,6%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

** Cifras de RBE de Construcción y Servicios excluyendo NIIF 16

BMH: Birmingham

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. 19-18	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	VAR. 19-18
Libra Esterlina	0,8467	-5,8%	0,8745	-1,3%
Dólar Americano	1,1229	-1,9%	1,1183	-5,1%
Dólar Canadiense	1,4573	-6,6%	1,4800	-3,3%
Zloty Polaco	4,2565	-0,8%	4,2960	0,6%
Dólar Australiano	1,5986	-1,7%	1,6077	1,5%

Anexo III – Remuneración al accionista

La sociedad celebró su Junta General de Accionistas el 5 de abril de 2019. 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 en el sistema de retribución al accionista, denominado "Ferrovial Dividendo Flexible", en sustitución del tradicional pago del dividendo complementario del ejercicio 2018 y el dividendo a cuenta del ejercicio 2019.

DETALLES DIVIDENDO FLEXIBLE	MAY-19	NOV-19
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,311	0,408
Número derechos para recibir acción nueva	69	63
% accionistas optaron a acciones	55,47%	55,28%
% accionistas eligieron pago en efectivo	44,53%	44,72%
Número de acciones nuevas emitidas	5.936.542	6.531.283
Numero de derechos adquiridos	328.834.402	332.921.487

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

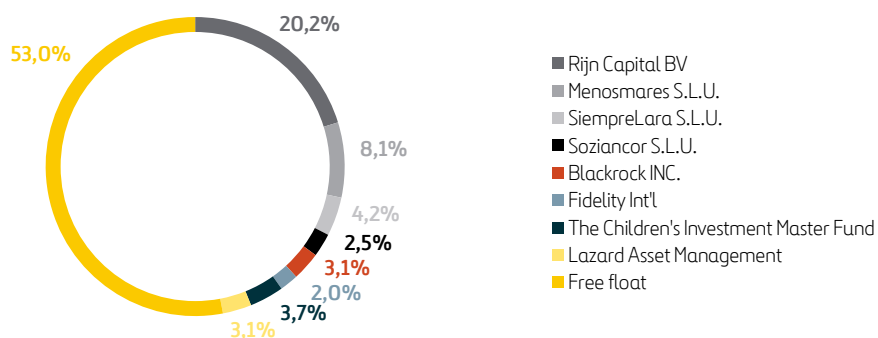
El programa de recompra finalizó el 22 de noviembre de 2019 con 8.792.631 acciones propias adquiridas por la sociedad (no superando el límite de 275 millones de euros o 19 millones de acciones).

Posteriormente se llevó a cabo la reducción de capital en la cuantía de 3.141.643,80 euros, mediante la amortización de 15.708.219 acciones propias, incluidas 6.915.588 acciones propias existentes previa fecha de formulación por parte del Consejo de Administración de la propuesta de acuerdo a la Junta de reducción de capital.

El capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2019 era de 147.043.088,60 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 735.215.443 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 2019



Anexo V – Información adicional

OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS

OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES 31/12/18	Nº ACCIONES COMPRADAS / RECIBIDAS	TRASPASOS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES 31/12/19
Acciones para reducción de capital		8.792.631		-8.792.631	0
Autocartera discrecional	6.915.588	2.755.960		-6.915.588	2.755.960
Sistemas de retribución	48.951	372.943	299.573	-721.467	0
Acciones recibidas dividendo flexible	447.129	372.745	-299.573	0	520.301
SALDO	7.411.668	12.294.279	0	-16.429.686	3.276.261

PERIODO MEDIO DE PAGO

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España (excluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 39 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2019 y 2018:

DÍAS	2019	2018
Periodo medio de pago a proveedores	39	40
Ratio de operaciones pagadas	39	40
Ratio de operaciones pendientes de pago	43	52
IMPORTE (euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	676.032.318	697.200.453
TOTAL PAGOS PENDIENTES	19.316.271	19.388.691

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 la compañía dentro del balance consolidado. Así, la información reflejada en la tabla anterior hace referencia únicamente a los proveedores externos a la compañía, señalándose a efectos de información que el periodo medio de pago entre sociedades de Ferrovial en general es de 30 días.

Personas

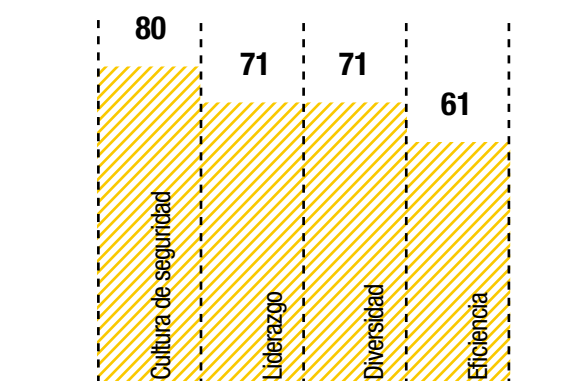
Talento diferencial

Los 90.000 profesionales de Ferrovial representan una cultura basada en la excelencia, la innovación, la seguridad, la integridad y la colaboración. El valor de cada uno de los profesionales es, sencillamente, el valor de Ferrovial.

En 2019, atendiendo a su estrategia de escucha a sus profesionales, Ferrovial lanzó una encuesta de opinión a toda su plantilla de estructura, en la que participaron 6.866 empleados. Entre los resultados obtenidos, destaca el alto índice de compromiso registrado, del 79%, o la percepción favorable acerca de la cultura de seguridad y salud, del 80%. Entre los atributos con mayor porcentaje de respuestas positivas, destacan los siguientes:

ENCUESTA DE OPINIÓN

(% de respuestas positivas)



APRENDIZAJE Y DESARROLLO

La formación es una de las palancas para desarrollar el talento interno. La Universidad Corporativa SUMMA, que ha cumplido 12 años, ofrece soluciones de aprendizaje continuo y favorece el intercambio de conocimiento y experiencias entre los profesionales. El número de horas de formación recibidas en 2019 han sido 885.947, de las que 55.660 lo fueron en SUMMA. La inversión total en formación ascendió a 26,24 M€ (incluye SUMMA).

El desarrollo profesional de los empleados es también una prioridad. En 2019, 29.457 empleados realizaron procesos de evaluación y desarrollo, y los planes de sucesión han permitido identificar 403

candidatos potenciales (incluyendo Emergency Cover) para las 167 posiciones críticas identificadas.

La movilidad de los empleados constituye también un medio de promoción del talento. La compañía cuenta con el Portal de Movilidad Global, una bolsa de trabajo en la que pueden consultarse todas las vacantes existentes en el mundo. Las 15.785 ofertas de empleo registradas recibieron 417.065 candidaturas, con una cobertura interna del 16%.

GENERACIÓN JOVEN

Dado que la atracción del mejor talento joven es una de las maneras de asegurar el futuro de la compañía, Ferrovial cuenta con 29 programas específicos con una duración de entre tres meses y tres años para atraer a graduados y recién titulados.

Inspirar a las nuevas generaciones en vocaciones STEM es asegurar las necesidades de talento clave para el futuro, además de contribuir a la empleabilidad en los países en los que la compañía opera. En España, junto con la Fundación Junior Achievement, a través del programa OrientaT, en el que un total de 59 voluntarios de Ferrovial imparten diversos talleres en centros educativos para desarrollar las habilidades más demandadas en el mercado laboral relacionadas con profesiones técnicas. Otros programas destacados se desarrollan en Reino Unido, donde la filial Amey participa en el programa STEM *Girlguiding*, o algunos profesionales de Ferrovial Agroman United Kingdom se han certificado como STEM *Ambassadors*.

“Ferrovial ofrece proyectos complejos y retadores, así como la oportunidad de asumir una responsabilidad, con orientación y apoyo, por parte de la empresa a los graduados. Es como inscribirse en una escuela de vida: cuanto mayor es el desafío, mayores son los aprendizajes”.

MOHAMMED BOLBOL, Graduate Quality Engineer, Heathrow Q6

“Ferrovial es un lugar diverso para trabajar, con una cultura de trabajo exigente, enfocado en ofrecer proyectos desafiantes para mejorar la satisfacción del cliente. Comencé en Ferrovial Agroman con una vacante de verano y al final de mis tres meses, sentí que tenía mucho más que aprender y este sería el lugar perfecto para hacerlo”.

KARACHI OGBONNA, Graduate Quality Engineer, Heathrow Q6

DIVERSIDAD, IGUALDAD Y EFICIENCIA

En Ferrovial se recompensan los logros y el mérito de manera justa y transparente. Uno de los objetivos principales dentro de la estrategia de diversidad es fomentar una cultura inclusiva. Entre otras líneas de actuación, este ejercicio se ha puesto foco en la formación sobre sesgos inconscientes a nivel global.

Asimismo, la brecha salarial es analizada con periodicidad. En el caso de España, a raíz de la aprobación de la Ley de Igualdad en el año 2007, se han firmado con las principales federaciones sindicales del sector los correspondientes planes de igualdad en los que se realiza un diagnóstico salarial.

La brecha salarial, publicada en el Anexo de este Informe, viene explicada fundamentalmente por el actual porcentaje de representación de mujeres en el conjunto de la compañía, por la tipología de puestos que desempeñan en línea con los sectores en los que opera la compañía y por la actual distribución de género en las diferentes categorías profesionales.

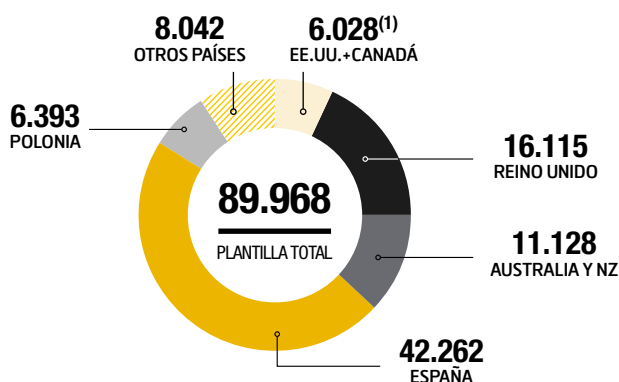
En este sentido, Ferrovial ha sido incluida en el *Bloomberg Gender-Equality Index* por el fomento de un entorno de igualdad de oportunidades, sus medidas de flexibilidad y conciliación acorde a la legislación y condiciones de cada país, y por su continuo trabajo para lograr un entorno inclusivo, como ha quedado reflejado en la encuesta de opinión de los empleados.

WOW: NEW WAYS OF WORKING

Ferrovial desarrolla el proyecto "WOW: *New Ways of Working*", que es el plan de adopción de la suite de Office 365 como herramienta de trabajo colaborativo, y se enmarca dentro de la estrategia de transformación digital *Play the Future*, que tiene como objetivo desarrollar las competencias digitales de los empleados a través de itinerarios formativos: drones, Internet de las cosas, impresión 3D, *big data*, inteligencia artificial, experiencia de usuario, capacidades digitales, Office 365 y movilidad del futuro.

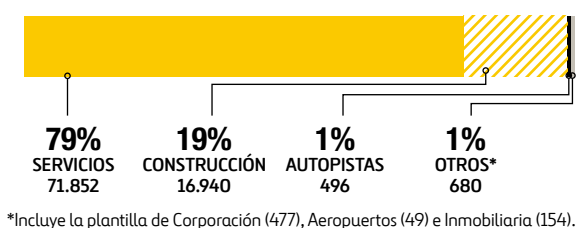
En un año se ha multiplicado por seis el número de empleados que utilizan en su día a día herramientas digitales, lo que permite reducir la brecha digital y que su forma de trabajar sea más eficiente, segura, flexible y colaborativa.

POR PAÍS

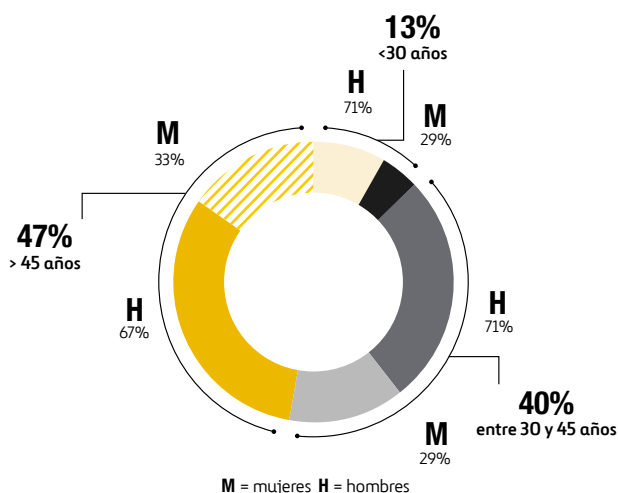


(1) Plantilla de EE.UU. (5.306) y Canadá (722)

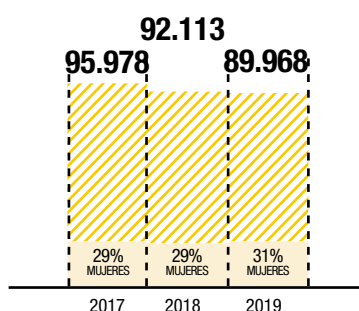
POR NEGOCIO



POR EDAD



EVOLUCIÓN



Seguridad y Salud

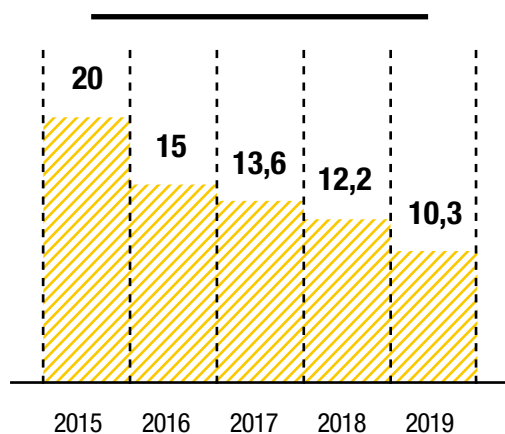
Creando lugares y operaciones más seguros

Ferrovial trabaja activamente para crear entornos de trabajo y operaciones seguras y sin daños para todos, todos los días.

En 2015, Ferrovial estableció una hoja de ruta para alinear los sistemas de gestión en Seguridad y Salud de cada área de negocio, considerando los recursos y las herramientas necesarias. Los cambios incluyeron, entre otros, desarrollar un sistema de *reporting* que otorgara un mayor peso a los indicadores proactivos (*leading indicators*). El objetivo era desarrollar una cultura con visión de futuro y centrar la acción en un modelo mejorado de gestión de Seguridad y Salud.

Desde la implantación de este modelo, se han realizado 393.624 inspecciones y auditorías y se han impartido 3.956.424 horas de formación en Seguridad y Salud, de las que 91.414 y 580.740 han sido en 2019. Gracias a las acciones de mejora puestas en marcha y al compromiso de todos los trabajadores, los índices de frecuencia y gravedad se han reducido un 48,5% y un 41,86% en comparación con 2015, respectivamente, y un 15,6% y un 13,8% en relación con el año anterior.

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾



Sin embargo, a pesar esta positiva evolución, el número de incidentes mortales y significativos no han seguido la misma tendencia a la baja, teniendo

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾

-15,6%

con respecto a 2018

ÍNDICE DE GRAVEDAD⁽²⁾

-13,8%

con respecto a 2018

HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD

580.740

cerca de 4 millones desde 2015

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS DE SEGURIDAD Y SALUD

91.414

(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.

(2) Variación interanual del índice que recoge el número de jornadas perdidas como consecuencia de los accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas. Para más detalle ver anexo de indicadores GRI, tablas de accidentalidad, página 125.

que lamentar catorce fallecimientos en 2019 (cinco accidentes de trabajadores propios y nueve de trabajadores contratistas). La compañía ha mostrado su insatisfacción con estas circunstancias y ha tomado las medidas necesarias para enfrentarse a esta situación. Por esta razón, Ferrovial ha reevaluado los parámetros que mide, con el objetivo de impulsar la mejora. Así, mientras se sigue trabajando con los indicadores existentes, se ha comenzado a identificar “incidentes de alto potencial”, aquellos eventos que podrían haber resultado en un incidente grave o mortal, pero no lo hicieron, asegurando el desarrollo de un negocio ágil y resiliente.

Ferrovial ha revisado su estrategia para abordar este aspecto crítico de Seguridad y Salud, asegurando que la compañía esté preparada y equipada para ofrecer entornos de trabajo más seguros. Dada su relevancia, los incidentes de alto potencial ahora son reportados semanalmente, analizados por el Comité de Dirección, y revisados por un equipo ejecutivo.

NUEVO ENFOQUE

La Seguridad y Salud de los trabajadores es un habilitador estratégico para Ferrovial, con un enfoque proactivo en la gestión de riesgos, con empleados concienciados en mejorar su propia seguridad, donde la innovación constituye una palanca para reducir riesgos, creándose vínculos reales entre seguridad y productividad. Los pilares de este nuevo enfoque son los siguientes:

- El diseño del sistema “global” de gestión de Seguridad y Salud se particulariza en cada contexto del sistema local, y viceversa. Por ello, se incorpora la seguridad en el ciclo de vida de cada proyecto, flexibilizando el papel que desempeña cada parte interesada.
- La variabilidad en el desarrollo de cada proyecto y durante su ciclo de vida es inevitable, debiendo considerarse e integrarse esta variabilidad en los enfoques de gestión. Por este motivo, se emplea la jerarquía de control de riesgos, donde se prioriza la eliminación del posible riesgo en caso de ser factible, fomentando así el pensamiento y la resolución de problemas.
- Los propios trabajadores constituyen una fuente de inspiración e innovación, siendo estos necesarios para la resiliencia del sistema de gestión.



CLICK

Seguridad y Salud.
CEO Ignacio Madrdejós

NUEVA ESTRATEGIA 2020-2023

El Consejo de Administración de Ferrovial ha aprobado su Estrategia de Seguridad y Salud para el periodo 2020-2023, que se centra en cuatro elementos estratégicos:

- **Liderazgo:** los trabajadores inspiran, cuidan, son estrictos en el cumplimiento de las expectativas en Seguridad y Salud.
- **Competencia:** es necesario contar con trabajadores capacitados y competentes para proporcionar excelencia operativa y mejorar día a día.
- **Resiliencia:** agilidad y preparación para proteger a los trabajadores, negocio y partes interesadas.
- **Comunicación:** se propicia un entorno de aprendizaje que permite compartir el conocimiento, la innovación y gestión efectiva del riesgo.

Esta estrategia permitirá a Ferrovial:

- Celebrar el éxito, premiando y reconociendo a trabajadores y partes interesadas.
- Empoderar y permitir que personas competentes tomen decisiones y administren riesgos.
- Exigir un liderazgo intransigente, intolerante a los incidentes.
- Gestionar el riesgo, incorporando la Seguridad y Salud en el modelo de negocio y proyectos.
- Crear entornos donde todos tienen voz.
- Cultivar una cultura de innovación y aprendizaje.

La salud y bienestar de los trabajadores también constituyen otro elemento destacado dentro de la nueva estrategia, buscando reconocer que la salud y el bienestar de los empleados son críticos para su éxito continuo. Este enfoque apoyará un entorno laboral optimizado, creará equipos más cohesionados, reducirá el absentismo y el presentismo laboral, aumentará la productividad, y contribuirá a crear lugares de trabajo más amables.

La nueva Estrategia de Seguridad y Salud allanará el camino para proporcionar una cultura corporativa alineada con la visión de “crear lugares de trabajo y operaciones seguras y sin daños para todos, todos los días”.

APUESTA POR LA INNOVACIÓN

Para Ferrovial la innovación constituye una palanca de cambio para mejorar el desempeño en Seguridad y Salud. 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, todos los centros de trabajo. Más información disponible sobre el *Safety Lab* en el apartado “Innovación” de este Informe.



“ARMADILLO” EN LBJ Y NTE

Durante 2019 algunas de las *Managed Lanes* registraron diversos incidentes en los que, a pesar de haberse tomado las medidas de seguridad y advertencia oportunas, algunos automovilistas distraídos o incapacitados golpearon camiones de mantenimiento mientras estos realizaban labores de asistencia en el arcén y/o carriles. Para buscar soluciones a este problema, se consultó directamente a los trabajadores que utilizan estos vehículos, llegando a la conclusión de que la mejor opción era introducir nuevos camiones con una versión modificada de los atenuadores de impactos (TMA), a la que se ha denominado “Armadillo”. Esta colaboración de liderazgo, equipo de gestión y trabajadores resultó en este producto final del que ya hay una unidad en funcionamiento y tres más encargadas.

SAFETY INTERACTIVE PAUSE (SIP) EN FERROVIAL AGROMAN CANADÁ

Ferrovial Agroman Canadá ha lanzado el programa “*Take a SIP*” con el fin de refrescar los conocimientos de seguridad y salud de aquellas personas que no realizan su trabajo a pie de obra de forma continua. El programa, que se realiza en una plataforma online, utiliza casos prácticos con temáticas concretas que son explicados mediante fotos y videos que muestran situaciones reales. Posteriormente, los empleados deben resolver una serie de preguntas sobre dichos casos, recibiendo una valoración para cada caso práctico que pueden comparar con las respuestas correctas para comprobar su nivel de conocimiento. De esta forma se establece un ranking de empleados con las valoraciones obtenidas, fomentando así la competitividad entre ellos.

Innovación

En la vanguardia de la transformación

Para Ferrovial, la innovación es una prioridad estratégica y una disciplina madura, profundamente arraigada en su cultura y procesos y orientada a la creación de valor para la sociedad.

La estrategia de innovación de Ferrovial se dirige no solo a consolidar la fortaleza y ventajas competitivas de sus modelos de negocio tradicionales, sino también a explorar nuevos mercados y tecnologías. Para ello, la compañía coordina de manera unificada una amplia cartera de proyectos focalizada en grandes temáticas prioritarias y que mantiene la adecuada proporción entre proyectos disruptivos, estratégicos e incrementales. En 2019, esta cartera comprendía más de 100 proyectos en desarrollo que supusieron una inversión de aproximadamente 45 millones de euros en I+D. Esta equilibrada gestión estratégica de su innovación ha permitido tangibilizar los objetivos de innovación que se exponen a continuación.

DISRUPTIVA: ANTICIPAR EL FUTURO DEL TRANSPORTE

Ferrovial afronta la constante evolución del contexto tecnológico, socioeconómico y ambiental de los sectores de infraestructuras y movilidad mediante un enfoque proactivo que le permite anticipar y adaptarse de manera dinámica al cambio. Mediante su programa *What if?* analiza periódicamente escenarios de futuro plausibles para determinar las líneas de acción clave para responder a las amenazas y aprovechar las oportunidades detectadas.

Asimismo, Ferrovial cuenta con el *Venture Lab*, su lanzadera corporativa de modelos de negocio de alta incertidumbre y capacidad disruptiva. Este programa permite a Ferrovial anticipar nuevos mercados y aprovechar oportunidades de negocio incipientes pero con gran potencial de futuro. Algunas de las Ventures lanzadas en los últimos años son la plataforma Wondo, de *Mobility as a Service*, y KUIKO, el mercado digital de servicios de *facility management* para pymes y autónomos.

ESTRATÉGICA: INCREMENTAR EL VALOR DE LOS ACTIVOS

Las nuevas tecnologías están posibilitando la aparición de métodos y herramientas con la capacidad de transformar profundamente todas las etapas del ciclo de

vida de las infraestructuras. En este contexto, Ferrovial desarrolla tanto proyectos de inteligencia estratégica para ayudar a sus unidades de negocio a comprender el impacto de la tecnología en la gestión de infraestructuras como proyectos para generar valor añadido en la promoción, diseño, construcción, operación y mantenimiento de estos activos. Entre los primeros se encuentran sus estudios sobre el impacto del coche autónomo y conectado, la tecnología 5G o los nuevos medios de pago y, entre los segundos, sus proyectos con tecnologías novedosas como la realidad virtual o aumentada, los drones o la inteligencia artificial.

INCREMENTAL: PARA LOS NEGOCIOS

Toda la actividad de exploración, ideación, experimentación y aprendizaje de Ferrovial cobra un especial sentido práctico cuando se genera desde un conocimiento detallado de los objetivos, necesidades y retos específicos de sus unidades de negocio. Es por ello que una gran proporción de su cartera de proyectos está orientada a la consecución de impactos a corto plazo en sus modelos de negocio tradicionales mediante, por ejemplo, la automatización, la digitalización o el procesamiento y la analítica de datos. Esta innovación metódica e incremental de Ferrovial ha permitido, de manera consistente, alcanzar mejoras de rentabilidad, sostenibilidad y eficiencia en sus operaciones; incrementar la seguridad de usuarios y empleados y, en definitiva, generar ventajas competitivas adicionales para sus negocios.



CLICK
Innovación

INVERSIÓN EN I+D (M€)

45

PROYECTOS
DESARROLLADOS
EN 2019

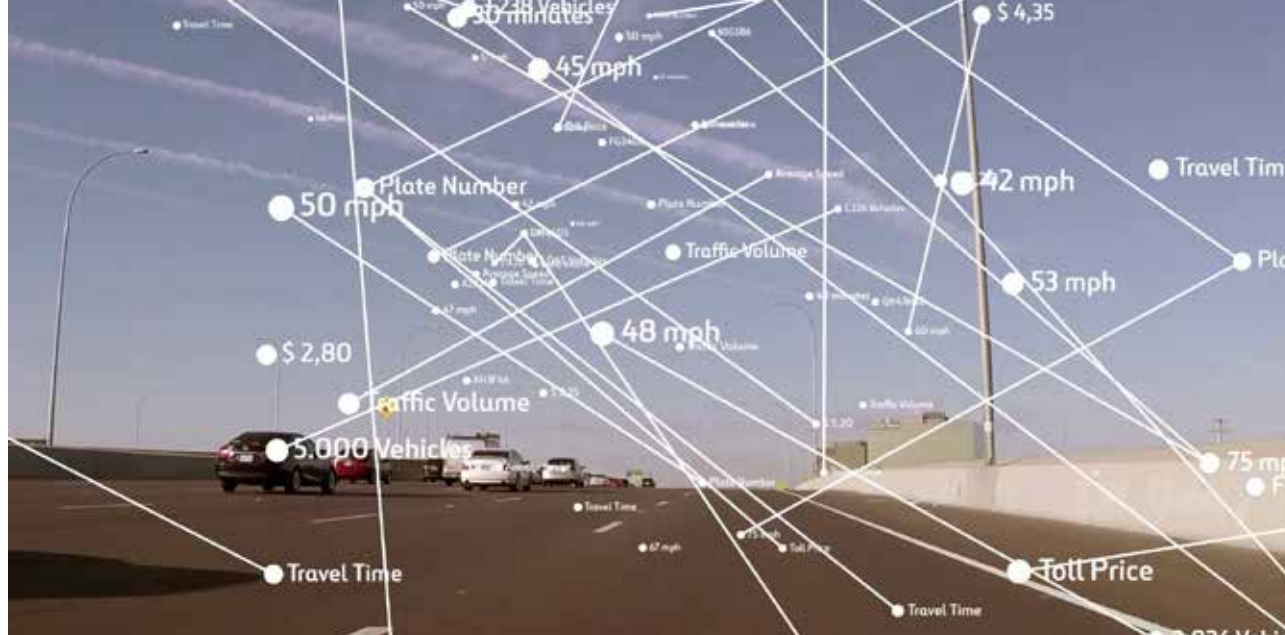
+100

PROYECTOS
CON STARTUPS

32

SAFETY LAB – SAFE ROADS

Ferrovial ha lanzado un programa de innovación focalizado en la mejora de la seguridad de sus empleados y los usuarios de sus infraestructuras mediante el uso de nuevas tecnologías. El programa, que consta de varias iniciativas, ha focalizado su primer proyecto en la mejora de la seguridad vial en el ámbito de la movilidad urbana. La iniciativa tiene por objetivo reducir la siniestralidad y los accidentes en el entorno urbano con el uso de IoT, inteligencia artificial y tecnologías de asistencia a la conducción (ADAS). El sistema ayuda a los conductores a prevenir posibles colisiones al tiempo que ofrece información sobre los puntos de riesgo detectados en la infraestructura. El *Safety Lab* ha lanzado igualmente proyectos en el ámbito de la construcción y la movilidad.



FOMENTAR UNA CULTURA INNOVADORA

Ferrovial desarrolla una amplia labor de vigilancia tecnológica y de tendencias que se plasma en su *newsletter* mensual *Innovation Insights*, sus informes de tendencias periódicos *Infobits* y sus *White Papers*, en los que analiza tanto las oportunidades generadas por las tendencias como los casos de uso potenciales para sus unidades de negocio. El ecosistema interno de conocimiento de Ferrovial se completa con el *Digital Hub*, los Centros de Excelencia en las áreas de datos y movilidad y las múltiples oficinas técnicas especializadas de las distintas unidades de negocio. Estas unidades funcionan como nodos de la red de expertos de la organización, centralizando conocimiento, capacidades y experiencia y proporcionando consultoría y asesoría técnica.

Al trabajo de análisis y la iniciativa de estos equipos dedicados en su totalidad a la innovación se añaden la perspicacia, el talento y el conocimiento de la inmensa comunidad de innovación diseminada por toda la organización. Cada dos años el programa *Zuritanken* captura la explosión creativa de todos los empleados de la compañía, priorizando y proporcionando recursos para prototipar las ideas con mayor potencial. Además, en lo que a talento innovador se refiere, Ferrovial ha lanzado la iniciativa *Play the Future*, para formar a sus empleados en competencias digitales y nuevas tecnologías. Asimismo, la compañía lanzó el *Executive Forum*, un encuentro anual de directivos con el objetivo de analizar tendencias emergentes y definir proyectos en temáticas como movilidad o gestión basada en datos.

CULTIVAR UN ECOSISTEMA ABIERTO Y COLABORATIVO

Los equipos de Innovación Abierta de Ferrovial trabajan expandiendo y robusteciendo la red de colaboraciones y alianzas de la organización en grandes centros de innovación globales como Israel, EE.UU., Finlandia o Singapur. Esta red incluye agencias y programas públicos de innovación como H2020, European Innovation Council, Innovate UK o las comunidades Climate-KIC y Digital-KIC del European Institute of Innovation and Technology; centros de investigación y universidades como Massachusetts Institute of Technology o Stanford University y aceleradoras, incubadoras y startups. En particular, en 2019 Ferrovial contaba con 11 acuerdos de colaboración con universidades y centros de investigación y llevó a cabo 32 proyectos piloto con *startups*.

GESTIÓN INTELIGENTE DE ACTIVOS DE TRANSPORTE

La revolución digital está permitiendo la unión entre el mundo físico y el digital, posibilitando la interacción entre la totalidad de las organizaciones involucradas en el ciclo de vida de los activos de transporte. Ferrovial ha apostado por adaptarse a este escenario incorporando dichas metodologías en el día a día de sus operaciones. Para ello, la compañía ha definido y desarrollado un marco común para la implementación integral de estas herramientas de gestión de activos dentro del grupo de manera complementaria con las estrategias de las diferentes unidades de negocio. La iniciativa contempla el desarrollo y despliegue de una plataforma digital que capture los requerimientos de información entre las etapas del ciclo de vida de los activos, permitiendo generar de manera colaborativa una “huella digital” para éstos. Todo ello facilitará la gestión, operación y mantenimiento de las infraestructuras de la compañía y la detección de oportunidades de mejora operativa a través de la eficiencia y la optimización de procesos.

PLAY THE FUTURE

Hace dos años Ferrovial puso en marcha la iniciativa ‘*Play the Future*’, una plataforma de aprendizaje de habilidades y conocimientos digitales para sus empleados con itinerarios formativos en materia de drones, internet de las cosas, impresión 3D, *big data* e inteligencia artificial, experiencia de usuario, el futuro de la movilidad y competencias digitales. En el primer semestre de 2019 tuvo lugar el lanzamiento del portal *online* de la iniciativa y a lo largo del año más de 900 profesionales se inscribieron en distintos cursos o iniciativas. Asimismo, en junio tuvo lugar una nueva edición del *Digital Day* en el *Digital Hub* de Ferrovial, dirigida a aquellos empleados que realizaron el curso *online* de Competencias Digitales. Durante el evento, los participantes pertenecientes a los diferentes negocios de Ferrovial tuvieron la oportunidad de vivir una experiencia guiada por los expertos internos en las distintas temáticas. Están en marcha cursos adicionales de Agile, ciberseguridad, *Future of Work* o de la *Data Academy*.

PROYECTOS DE INNOVACIÓN

1. MOVILIDAD



- **Mobility of the future:** análisis estratégico con MIT sobre la movilidad del futuro en base a la evolución de factores como la propiedad privada de vehículo, los patrones de movilidad o el *mix* energético.
- **Autonomous Bus:** prototipo de autobús autónomo con Inteligencia Artificial para el transporte de pasajeros del aparcamiento a la terminal del aeropuerto.
- **C-ROADS:** aplicación de Sistemas Inteligentes de Transporte Cooperativos para Vehículo-Vehículo (V2V) y Vehículo-Infraestructura (V2I) en carreteras.

- **Transforming Transport:** generación de modelos cuantitativos avanzados para mejorar la gestión del tráfico y mitigar la congestión en autopistas.
- **NLP:** herramientas de procesamiento y análisis del lenguaje natural (NLP) en documentos legales para su categorización y comparación.



2. DATA DRIVEN MANAGEMENT



4. SOSTENIBILIDAD

- **LAG bags reutilisation:** iniciativa que incorpora un código QR a las bolsas para líquidos, aerosoles y geles, incentivando su reutilización y la reducción de uso de plásticos.
- **Dugud:** App móvil para recompensar a los ciudadanos que depositen residuos orgánicos en contenedores de residuos incentivando el reciclaje.

3. SEGURIDAD

- **Safety Lab:** programa para acelerar el uso de nuevas metodologías y tecnologías para la reducción de la accidentabilidad en las infraestructuras.
- **Autonomous ready:** incorporación de Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (ADAS) en flota urbana para evitar colisiones con peatones y ciclistas.



5. DIGITALIZACIÓN DE PROYECTOS

- **DIGITALIS:** creación de una plataforma *Blockchain* para la creación y consulta de una identidad digital única de proveedores.
- **Pay with a smile:** aplicación que utiliza tecnologías de reconocimiento biométrico visual para permitir a los usuarios ejecutar pagos con su expresión facial.



6. INGENIERÍA

- **Horbran:** estudio de viabilidad del uso de macrofibras recicladas de polipropileno para sustituir parte de las barras de acero en el hormigón armado.
- **Drone inspection:** utilización de drones en tareas de inspección de múltiples tipos de infraestructuras.



Calidad

Apuesta por la excelencia

Ferrovial aplica la innovación para alcanzar mejoras en procesos y hacerlos más eficientes y competitivos, y ofrecer a clientes y usuarios productos y servicios de máxima calidad.

Alcanzar la máxima satisfacción de los usuarios de las infraestructuras y la excelencia en la calidad de los servicios prestados constituyen dos prioridades para Ferrovial. Para alcanzar estas metas, la compañía desarrolla proyectos de innovación específicos destinados a mejorar la percepción de clientes y usuarios acerca de los servicios prestados. La digitalización, inteligencia artificial, uso de nuevas tecnologías como drones o *big data* son algunos ejemplos de proyectos de innovación aplicados a los proyectos.

DIGITALIZACIÓN

En 2019, Ferrovial junto con otras compañías crearon una plataforma para la gestión de identidad digital de los principales proveedores en formato *blockchain*. Los principales beneficios obtenidos han sido la agilización del proceso de certificación y validación de proveedores, haciendo el proceso más eficiente y seguro, y la reducción de tareas burocráticas y administrativas.

Asimismo, la división de Construcción continúa expandiendo el uso de la metodología *Building Information Modelling (BIM)*, siendo la primera gran constructora en obtener en España, Portugal Reino Unido, Australia la certificación BIM Level 2 del BSI®. 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.

DRONES

Ferrovial se apoya en el uso de drones para el mantenimiento del alumbrado público, la conservación de

carreteras, la inspección de infraestructuras, la gestión de edificios, o para el seguimiento y control de obras. Gracias a los drones se reducen los tiempos de actuación, se incrementa la eficiencia y automatización en las operaciones, se mejora la calidad de los procesos, disminuye el impacto ambiental, se incrementan las condiciones de seguridad para los trabajadores y, en definitiva, mejora la calidad de los servicios prestados.

BIG DATA Y EXPERIENCIA DE USUARIOS

En 2019 se llevó a cabo un proyecto para analizar la opinión de los usuarios que hacen uso de los productos y servicios ofrecidos por Ferrovial. Para el análisis, se emplea información disponible en las redes sociales, CRM e indicadores de gestión. Los resultados han permitido obtener, además de una calificación global de satisfacción, detalles de las fortalezas y debilidades en el desempeño de la empresa y así establecer nuevas acciones de mejora.

Otro ejemplo de uso de *big data* aplicado a la mejora de la calidad es el proyecto Sentinel. Liderado por Ferrovial Agroman, consiste en la integración de un dispositivo de captura de datos que se integra en vehículos de mantenimiento de las líneas de ferrocarril y alimenta una base de datos relacionada con un sistema de información geográfica, de forma que se consigue realizar un inventario automático o semiautomático de los activos ferroviarios, al mismo tiempo que se interpretan y caracterizan los elementos de la vía, optimizando las operaciones de mantenimiento. Gracias a este proyecto, aún en fase de prueba del prototipo, el gestor ferroviario podrá contar con datos reales de la infraestructura para un sistema de gestión que permita analizar, predecir y actuar sobre los activos de una forma eficiente.

SATISFACCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

En 2019, el aeropuerto de Heathrow mantuvo su puesto como “Mejor Aeropuerto de Europa Occidental” y “Mejor

ACTIVIDAD
CERTIFICADA

86%

ISO 9001
ISO 14001

EXPERIENCIA
PASAJEROS
HEATHROW

4,17

sobre 5

SATISFACCIÓN
USUARIOS
MANAGED LANES

77%

declara una
experiencia positiva

SATISFACCIÓN
USUARIOS
407 ETR

87%



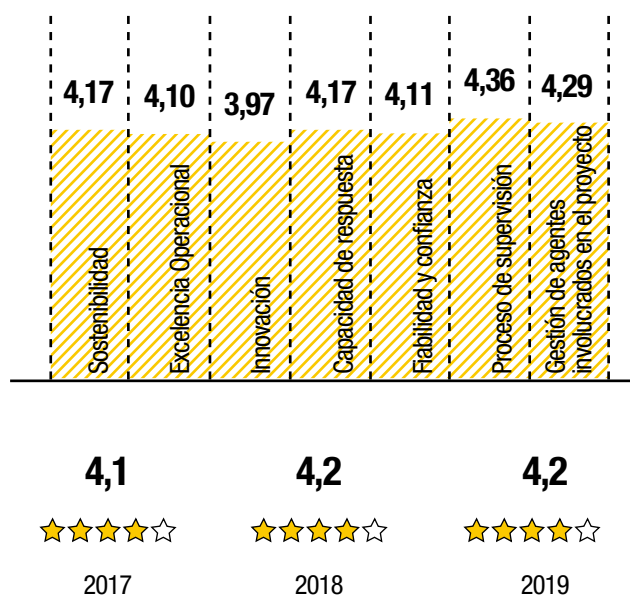
Aeropuerto para las Compras” por quinta y décima vez consecutiva, respectivamente, en los *Skytrax World Airport Awards*. La clave del éxito va más allá de operar terminales eficientes e intentar ofrecer al pasajero una experiencia singular.

Por su parte, en Cintra se han desarrollado una serie de medidas encaminadas a reforzar el conocimiento del usuario, incluyendo dichas iniciativas en los planes estratégicos de las concesionarias.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES

En 2019 se ha evaluado la satisfacción de los clientes de una forma innovadora siguiendo un nuevo procedimiento. El objetivo es establecer una metodología que homogenice 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. Los resultados obtenidos en 2019 fueron los siguientes:

SATISFACCIÓN DE CLIENTES

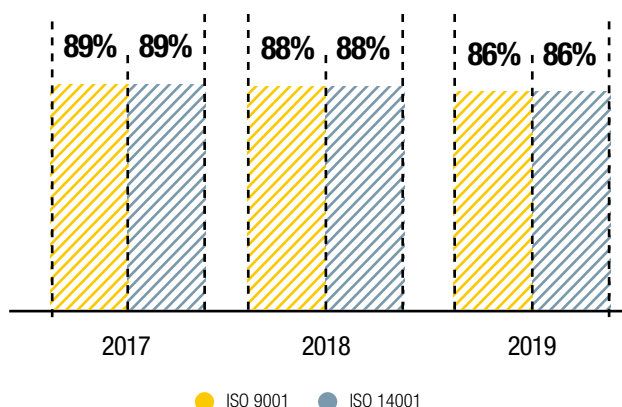


SISTEMAS DE CALIDAD Y CERTIFICACIONES

Ferrovial tiene implantados en sus centros sistemas de calidad y medio ambiente certificados conforme a las normas ISO 9001 y 14001 en un 86% en ambos casos. Cabe también destacar que Budimex, Ferrovial Agroman (en España y UK), Cadagua y Ferrovial Servicios España están actualmente certificadas según la norma ISO 50001, de gestión de la energía.

Asimismo, la compañía dispone de plataformas digitales para garantizar el cumplimiento con la legislación y normativa técnica a lo largo de todas las fases del ciclo de vida de los contratos. Gracias a ello, se da cumplimiento a todos los requisitos ambientales, incluyendo aquellos referidos a la contaminación acústica, atmosférica o lumínica. Además, existen otros sistemas certificados conformes a normativas distintas, entre los que cabe destacar: Madrid Excelente, ISO 3834-2:2017, ISO 10001:2019, ISO27001:2019, ISO 20.000-1:2018, NP EN 206-1:2007:2010, BSI BIM Certificate, PAS 2080, ISO 39001:2012, SGE 21, UNE 22320, UNE 216701, UNE 1176-7:2009, ISO 22000:2005, UNE 179002:2011, UNE 158101:2015, UNE 158301:2015, UNE 154401:2007, UNE 18295-1:2018, UNE 22320:2013, UNE 13485:2016, OHSAS 18001, AS-NZS 4801:2001, PAS 99:2012 e ISO 44001:2017.

ACTIVIDAD CERTIFICADA



Integridad

Transparencia y ética en los negocios

Las actividades empresariales de Ferrovial y de sus administradores y empleados se basan en los más altos estándares de integridad, transparencia y respeto a la legalidad y a los Derechos Humanos.

F

errovia desarrolla sus actividades bajo los principios de integridad, honestidad y evitación de toda forma de corrupción, respetando y fomentando en todo momento la transparencia, conforme a lo recogido en el Código de Ética Empresarial de la compañía.

FERROVIAL CERTIFICA SU MODELO DE PREVENCIÓN DE DELITOS

En marzo de 2019 Ferrovial, S.A. ha obtenido de AENOR (Asociación Española de Normalización y Certificación) la certificación de su Modelo de Prevención de Delitos de acuerdo con las normas de referencia UNE 19601 "Sistema de gestión de *compliance* penal" y UNE-ISO 37001 "Sistemas de gestión antisoborno".

Junto con Ferrovial, S.A y, como parte de su Modelo de Prevención de Delitos, también obtienen la certificación las sociedades de su Grupo: Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Aeropuertos España, S.A y Cintra Infraestructuras España. S. L.

Estas certificaciones avalan el compromiso de Ferrovial y de su grupo de empresas con el cumplimiento normativo y la prevención del delito, 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.

CÓDIGO DE ÉTICA EMPRESARIAL

El Código de Ética Empresarial* de Ferrovial, que es aplicable a todas las empresas del Grupo, establece los principios básicos y los compromisos a los que deben atenerse sus administradores, directivos y empleados.

Estos principios se concretan en una serie de compromisos hacia las partes interesadas en la actividad profesional de Ferrovial y se plasman en políticas y procedimientos destinados a fomentar una

actuación profesional conforme a la ética, la integridad y el cumplimiento de la legislación aplicable. Entre la normativa, cabe destacar:

El Reglamento del Consejo de Administración*; el Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores*; la Política de Cumplimiento*; el Modelo de Prevención de Delitos; la Política Anti-corrupción*; la Política en Materia de Control y Gestión de Riesgos; la Política de Derechos Humanos*, la Política de Seguridad y Salud*; la Política de Responsabilidad Corporativa*; la Política en Materia de Competencia; la Política de Calidad y Medio Ambiente*; el Procedimiento para la aprobación y seguimiento de proyectos de patrocinio, mecenazgo o donaciones, el Procedimiento Corporativo del Buzón Ético; el Procedimiento Corporativo sobre Gastos de Representación; el Procedimiento de diligencia debida de integridad ética de Socios, el Procedimiento de diligencia debida de integridad ética de Proveedores, y el Procedimiento de diligencia debida de selección, contratación y movilidad de Candidatos.

Todos los empleados se adhieren a los principios y requisitos contenidos en el Código de Ética, comprometiéndose a cumplirlo y a hacerlo cumplir a los colaboradores externos que efectúen actividades en nombre de Ferrovial.

MODELO DE CUMPLIMIENTO

Ferrovial cuenta con un Modelo de Cumplimiento cuyo principal objetivo 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. Este marco de diligencia debida 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 del Modelo está a cargo de la Dirección de Cumplimiento y Riesgos, cuya independencia y efectividad se ha reforzado, dotándola de nuevos recursos y situándola bajo la dependencia directa de la Comisión de Auditoría y Control.

El Modelo 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 y establecer un marco común y homogéneo de vigilancia, control y de gestión de los riesgos de cumplimiento (en especial, los destinados a la prevención de conductas delictivas). Adicionalmente, la política desarrolla las fases del Modelo de Cumplimiento implantado en la compañía y establece las competencias de los órganos de gobierno y de gestión de esta y las de sus empleados en el ámbito del cumplimiento normativo.

Las fases en las que se estructura el Modelo de Cumplimiento cubren las fases de un ciclo de mejora continua:

*Disponible en www.ferrovial.com

1. Identificación y evaluación de riesgos.
 - Identificación de los riesgos de cumplimiento en función de las actividades de la compañía.
 - Valoración de riesgos en función de su impacto y su probabilidad de ocurrencia.
2. Establecimiento y actualización de procesos y herramientas de control.
 - Identificación de las medidas de vigilancia y control implantadas para evitar o mitigar la ocurrencia de los riesgos.
 - Evaluación periódica de las medidas de control para detectar posibles ineficiencias o áreas de mejora que requieran planes de acción específicos.
3. Sensibilización y formación.
 - Formación a los empleados y directivos de la compañía en los principios y compromisos recogidos en el Código de Ética, en la Política de Cumplimiento y las demás políticas que soportan el Modelo.
 - Debida diligencia de terceros colaboradores, quienes deben conocer y compartir las políticas de ética e integridad.
4. Detección y respuesta a eventuales irregularidades.
 - Recepción, valoración e investigación de los incumplimientos detectados y aplicación de las medidas correctivas y/o disciplinarias oportunas.
5. Supervisión del Modelo por la Comisión de Auditoría y Control.
6. Información a los órganos de gobierno de la compañía.
 - Información sobre el funcionamiento del Modelo de Cumplimiento y el seguimiento de los planes de acción puestos en marcha para su mejora continua.
7. Verificación de la efectividad del Programa de Cumplimiento.
 - El Modelo de Cumplimiento incluye un Modelo de Prevención de Delitos destinado a prevenir o reducir significativamente los riesgos de comisión de actos delictivos, en especial, los que conlleven la responsabilidad penal de la persona jurídica, de acuerdo con la Ley Orgánica 1/2015, de reforma del Código Penal.

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 que todos los colaboradores de Ferrovial deben conocer y cumplir estrictamente las leyes anticorrupción aplicables, entre las que destacan el Código Penal español (y el del resto de jurisdicciones en las que Ferrovial desarrolla actividad), la Ley de Prácticas Corruptas Extranjeras de EE.UU. y la Ley de Soborno de Reino Unido.

FORMACIÓN

La formación de los empleados en los valores y principios recogidos en el Código de Ética y en la Política de Cumplimiento es uno de los ejes sobre los que se desarrolla el Modelo de Cumplimiento de la compañía. Durante 2019 se ha continuado con el plan de formación *online* sobre el Código de Ética Empresarial y la Política de Cumplimiento (Conductas Prohibidas) y con el curso presencial en materia anticorrupción en función del nivel de exposición al riesgo de determinados colectivos, incluido el Comité de Dirección. El volumen formativo de estos cursos ascendió a 4.923 horas, acumulando más de 12.000 horas en los últimos dos años.

“NUESTRO COMPROMISO TOTAL CON LA ÉTICA Y LA INTEGRIDAD DE LAS PERSONAS QUE CONFORMAN FERROVIAL NOS HA POSICIONADO EN EL MERCADO COMO UN REFERENTE DE COMPAÑÍA SERIA Y COMPROMETIDA CON SUS STAKEHOLDERS”

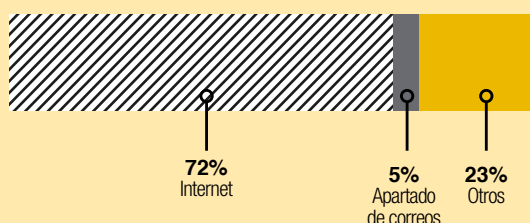
RAFAEL DEL PINO, PRESIDENTE.

CANAL ÉTICO

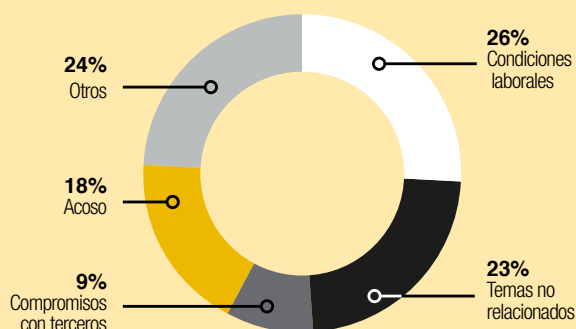
Ferrovial cuenta con un Canal Ético como complemento a otros canales de comunicación internos. Tiene el objetivo de facilitar la denuncia de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas que rigen Ferrovial. El canal es accesible para empleados a través de la intranet y para cualquier contraparte interesada a través de la página web, y permite realizar comunicaciones de forma anónima y confidencial.

En 2019 se recibieron 57 denuncias, de las que 34 fueron anónimas y 23 nominativas. Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor, garantizando la confidencialidad y el anonimato (en su caso), los derechos de los involucrados y la ausencia de represalias de cualquier tipo. El Comité Gestor informa regularmente a la Comisión de Auditoría y Control de las comunicaciones recibidas y las gestiones llevadas a cabo. Ningún caso investigado ha dado lugar a impactos significativos para Ferrovial desde el punto de vista penal, económico o reputacional. De los casos investigados no se ha extraído la necesidad de realizar revisiones ni en las políticas ni a los procedimientos de la compañía.

MEDIO DE RECEPCIÓN



TEMÁTICA



Derechos Humanos

Dignidad y respeto

Ferrovial fundamenta su compromiso en esta materia en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en su adaptación al mundo empresarial recogida en los principios rectores de las Naciones Unidas sobre empresa y Derechos Humanos.

Desde 2014 Ferrovial cuenta con una Política de Derechos Humanos impulsada y aprobada por el Consejo de Administración alineada con su Código de Ética Empresarial, los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios rectores de las Naciones Unidas sobre empresa y Derechos Humanos, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la guía de la OCDE para empresas multinacionales y las normativas de la Organización Internacional del Trabajo.

A través de esta política se establecen los medios necesarios no solo para garantizar el cumplimiento de los Derechos Humanos, sino también para promover su difusión entre sus grupos de interés y a lo largo de su cadena de valor. Además, garantiza el respeto a los derechos laborales de todos sus empleados y contratistas, en todos los países en los que opera, de acuerdo a la ley vigente en cada uno de ellos.

ACCIÓN EN DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS

La responsabilidad de Ferrovial con el cumplimiento de los Derechos Humanos se manifiesta en el rechazo a cualquier tipo de discriminación en aquellas comunidades en las que desarrolla su actividad, en el fomento de un ambiente de trabajo digno y respetuoso y en el compromiso con la integración laboral.

La compañía promueve el respeto de los Derechos Humanos entre todos sus empleados a través de los cursos sobre el Código de Ética y el de Conductas Prohi-

bidas, que incluyen módulos específicos en esta materia.

El Canal Ético de la compañía cuenta con varias categorizaciones relacionadas con Derechos Humanos, tanto para identificar y denunciar casos de acoso (entendido en el sentido amplio de conducta abusiva, hostil u ofensiva) como para denunciar prácticas de discriminación por razón de cultura, ideas políticas, creencias religiosas, raza o de cualquier otro tipo en cualquiera de los países en los que la compañía desarrolla su actividad.

Para identificar, prevenir, mitigar y dar respuesta a potenciales impactos sobre los Derechos Humanos, y dado que los riesgos en relación con estos pueden cambiar con el paso del tiempo, Ferrovial lleva a cabo un proceso continuo de debida diligencia en sus propias actividades y en las que guarden 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. Tras el diagnóstico inicial se diseñan planes de contingencia en los que se plantean medidas de mitigación y/o compensación del impacto.

Asimismo, Ferrovial cuenta con procedimientos de diligencia debida de integridad ética de socio/s empresariales, proveedores y de candidatos que establecen la obligación de realizar un proceso de diligencia debida de integridad, incluyendo el ámbito de los Derechos Humanos, antes de entablar cualquier tipo de relación comercial o de incorporar un nuevo empleado. Estos procedimientos, que implican la extensión de los valores de la compañía recogidos en su Código Ético a toda su cadena de valor, también establecen mecanismos de seguimiento de las relaciones comerciales durante su vigencia.

Cabe también destacar que Ferrovial incluye entre sus medidas de salvaguarda y respeto de los Derechos Humanos aquellas que responden a nuevas realidades como el derecho a la desconexión digital, el derecho a la confidencialidad e intimidad de todas las personas con las que interactúa, haciendo en todo momento un uso adecuado de sus datos personales.

**FERROVIAL
CONTRUYE
SU POLÍTICA
DE DERECHOS
HUMANOS SOBRE
LOS PRINCIPIOS
DE PROTECCIÓN,
RESPECTO Y REMEDIO**



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. Las acciones desarrolladas en este ámbito se apoyan también en el II Plan de Igualdad, que persigue garantizar el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres. Existe también un Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral y Sexual, y la compañía está adherida al proyecto Empresas por una sociedad libre de violencia de género.

Además, 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, que cuenta con el apoyo directo de la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Igualdad de Oportunidades de la Comisión Europea.

COMPROMISO CON LA DIVERSIDAD: FERROVIAL AGROMAN EN REINO UNIDO E IRLANDA

Ferrovial mantiene un decidido compromiso con la diversidad de su plantilla alineado con el compromiso de evitar cualquier tipo de discriminación establecido en la Política de Derechos Humanos.

En su último informe anual sobre población el gobierno de Reino Unido resaltó la escasa presencia de minorías en el sector de la construcción, en concreto los denominados BAME (*black, asian and minority ethnic*), que representan tan solo el 7% de empleados del sector. Por ello, hizo un llamamiento para transformar esta realidad, a la que se sumó Ferrovial Agroman UK & Ireland. Esta división cuenta actualmente en su plantilla con un 18% de empleados BAME. En 2019 el 29% de las nuevas incorporaciones correspondieron a estas minorías, de las cuales el 70% fueron graduados universitarios.

En palabras de Mario Móstoles, *Managing Director* de Ferrovial Agroman UK & Ireland:

“Entendemos la importancia de tener una fuerza laboral diversa e inclusiva, que también es imprescindible para el éxito del negocio. Conocemos los beneficios de tener una organización donde todos estén y se sientan representados de manera justa. Todavía existen desafíos a los que enfrentarnos, pero nos sentimos satisfechos con el progreso que hemos logrado hasta el momento.”

COMPROMISO CON LOS DERECHOS LABORALES

Dentro del compromiso con los derechos laborales, Ferrovial garantiza el derecho a la huelga, a la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva en todos los países en los que la compañía mantiene actividad. Los empleados de Ferrovial están protegidos por las regulaciones laborales de los diferentes territorios. El 73,7% de la plantilla está adherida a convenios colectivos.

Ferrovial cuenta además 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. En 2019 Ferronet registró 2.941.862 sesiones y 4.858.036 páginas vistas.

El vínculo de los derechos laborales con los Derechos Humanos ha sido también reflejado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, concretamente en el ODS 8, Trabajo Decente y Crecimiento Económico. Desde esta perspectiva, un tema emergente en el que Ferrovial está trabajando es garantizar la empleabilidad futura de sus empleados facilitando la adquisición de habilidades digitales, imprescindibles en el futuro entorno laboral.

UN RETO GLOBAL CON RESPUESTAS LOCALES

En algunos países 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, asumiendo puestos de responsabilidad en iniciativas que impulsan la Responsabilidad Corporativa y los Derechos Humanos, como la Secretaría del Comité Ejecutivo de Forética en España.

Otras redes y grupos de trabajo en España en los que se participa activamente para fomentar los Derechos Humanos en el tejido empresarial y en el resto de la sociedad son el Lab de Derechos Humanos de la Fundación Seres, el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial, donde se mantiene la posición de vocal, o la nueva iniciativa Alianza CEO por la Diversidad, liderada por Fundación Adecco y Fundación CEOE, a la que se han incorporado Ferrovial Agroman y Cadagua.

En Reino Unido destacan los compromisos de Ferrovial Agroman UK, Amey, el Aeropuerto de Heathrow y AGS alineados con la *Modern Slavery Act* del Parlamento de Reino Unido, que garantizan la prevención de hechos relacionados con la esclavitud en cualquiera de sus formas y la trata de personas, este compromiso se extiende tanto en sus actividades propias como a lo largo de toda su cadena de valor.

Medio Ambiente

Un futuro limpio de emisiones

La estrategia climática de Ferrovial está alineada con la agenda de desarrollo sostenible 2030, promovida por las Naciones Unidas. La compañía prioriza las actividades con menor impacto ambiental, promueve la economía circular, prioriza los productos y servicios bajos en emisiones, reduce su huella de carbono y su huella hídrica, y preserva y potencia el capital natural.

Ferrovial ofrece productos y servicios que promueven la descarbonización de la economía y reducen el impacto ambiental. La compañía trabaja activamente para optimizar el uso de recursos naturales y gestionar activamente los riesgos y oportunidades que se le presentan.

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

A través de su estrategia climática, Ferrovial se alinea con el ODS 13, Acción por el Clima, fijado por las Naciones Unidas en la Agenda 2030. El cambio climático es un elemento clave en la gobernanza de la compañía, que incorpora tanto las recomendaciones del *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)*, como los riesgos climáticos dentro del sistema corporativo de identificación y valoración de riesgos *Ferrovial Risk Management*.

Fiel a su compromiso de apoyar las iniciativas internacionales, en 2019 Ferrovial participó en la COP25 de Madrid, en calidad de observador de Naciones Unidas. Gracias a sus objetivos de reducción de emisiones, propias y las de clientes y usuarios de productos y servicios, la compañía puede considerarse un socio estratégico en la consecución de los objetivos de mitigación de emisiones y de adaptación a los efectos del cambio climático, ofreciendo soluciones a través de sus productos y servicios *low carbon*, coherente con la tendencia global a una economía baja en emisiones.

HUELLA DE CARBONO

El cálculo y reporte de la huella de carbono es aplicable a toda la compañía y abarca todas las áreas de negocio y filiales. La metodología de cálculo está basada principalmente en *GHG Protocol (WRI&WBCSD)* por ser internacionalmente aceptada, manteniendo además la conformidad con la ISO14064-1. 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 por la *Science Based Target Initiative (SBTi)*, para los horizontes 2020 y 2030, y para los tres alcances.



2030 vs 2009	-32%	scope 1&2 (absoluto)
	-42,9%	scope 1&2 (intensidad)
2030 vs 2012	-20%	scope 3 (absoluto)

Puede observarse, en términos generales, una reducción progresiva de las emisiones relativas fruto de las diferentes iniciativas para promover la eficiencia energética, las compras sostenibles, la optimización de procesos en el tratamiento de residuos y agua, o el uso de energías renovables en detrimento de los combustibles fósiles. Ejemplos de esto último son la introducción de una flota de autobuses 100% eléctrica para el transporte de pasajeros en el aeropuerto de Glasgow, la instalación de paneles solares en las oficinas de las autopistas NTE y LBJ para reducir el consumo de energía eléctrica de la red hasta en un 30%, o el hecho de que toda la energía eléctrica consumida por Heathrow procede de fuentes renovables.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON CAMBIO CLIMÁTICO

A lo largo de 2019 se llevó a cabo una revisión de la matriz de riesgos de la compañía, siguiendo las recomendaciones del *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)*, mejorando la identificación y clasificación de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático. Este análisis ha considerado 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.

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI SCOPE 1&2

59%

en términos relativos con respecto a 2009

ELECTRICIDAD CONSUMIDA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES

59%

objetivo 100% a 2025



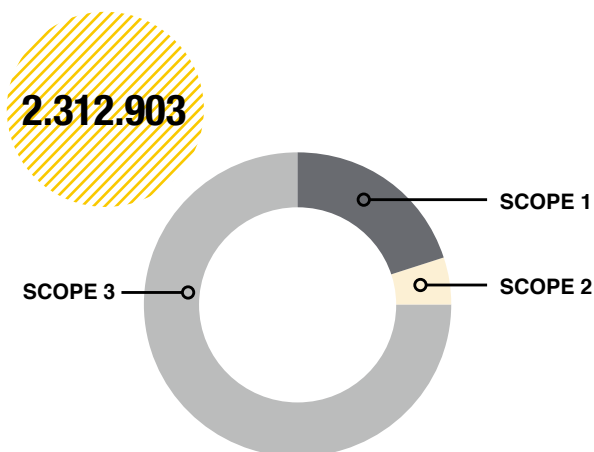
CLICK

Túnel Thames Tideway

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO 2019*

(Scope 1, 2 & 3)

EMISIONES EVITADAS



791.974 Scope 1 (tCO ₂ eq)			
292.555 Estacionarias	271.220 Móviles	228.071 Difusas	
69.327 Scope 2 (tCO ₂ eq)			
2.498.075 Scope 3 (tCO ₂ eq)			
569.388 Inversiones	692.499 Uso de Producto	426.605 Transporte y distribución upstream	809.584 Otros

* En términos absolutos por tipo de fuente

SCOPE 1: GEI de fuentes que son propiedad o están controladas por la empresa. Principalmente proceden de combustión de combustibles en equipos estacionarios, emisiones difusas, emisiones canalizadas y fugitivas.

SCOPE 2: GEI consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan.

SCOPE 3: GEI emitidos de manera indirecta por Ferrovial atribuibles a los productos y servicios adquiridos, o bien por el uso de los productos y servicios.

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

En el proceso previo a la inversión en grandes contratos se dispone de una herramienta para considerar los precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de proyecto, internalizando el riesgo económico potencial existente vinculado al cambio climático (incluidos los impactos físicos, así como los de carácter social, regulatorio y socioeconómico).

De esta forma se reduce la incertidumbre asociada a la legislación relacionada con el cambio climático, considerando una cuantificación realista de los posibles costes vinculados a cada proyecto.

BIODIVERSIDAD

Ferrovial continuó desempeñado sus actividades bajo estrictos criterios de respeto a la jerarquía de mitigación trabajando hacia la meta de impacto neto cero. En este sentido, durante 2019 se publicó el Catálogo de Iniciativas de Biodiversidad donde pueden consultarse en detalle las diversas iniciativas llevadas a cabo por Ferrovial para la protección de flora y fauna.

En 2019 concluyó la elaboración y testeo en un caso real de la metodología de Monetización de Impactos sobre la Biodiversidad (INCA), proyecto llevado a cabo en colaboración con el *Climate Kic*. Esta metodología facilitará la toma de decisiones relacionadas con la biodiversidad aportando información cuantitativa.

Asimismo, la compañía se adhirió al compromiso *The Natural Capital Commitment*, compromiso que implica la pertenencia a una comunidad que comparte su conocimiento y tienen un objetivo común de llevar a cabo acciones a favor del capital natural.

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. La división de tratamiento de residuos, trabaja en la mejora continua del triaje y recuperación de materiales con el fin de evitar, minimizar y compensar las emisiones a la atmósfera.

Un buen ejemplo de esto último es el Proyecto *ZRR for Municipal Waste*, que aplica tecnología robótica en la clasificación y selección de los residuos urbanos. La aplicación de inteligencia artificial incrementa la tasa de recuperación de materiales y su calidad, mejora la eficiencia y la rapidez de los procesos, y minimiza el riesgo de accidentes laborales.

* Puede consultarse una descripción detallada en el glosario de este Informe, páginas 132-134.



TRATAMIENTO DE AGUA
 Construcción y operación de plantas de tratamiento de agua. Optimización e innovación en la gestión de las plantas



MOVILIDAD DE PERSONAS
Zity: carsharing 100% eléctrico recargado con energía renovable certificada



SERVICIOS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA
 Centro de Control Internacional de la Energía, para la gestión energética centralizada de infraestructuras



GESTIÓN INTEGRAL DE CIUDADES
 Servicios urbanos sostenibles, como la recogida y tratamiento de residuos, instalación de alumbrados de alta eficiencia, etc.

INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES
Autopista Managed Lane NTE carbon neutral

Otro proyecto relevante en el ámbito de la economía circular es el Proyecto Secasol, en el que Ferrovial Servicios participa junto a otros socios con el objetivo de aplicar energía solar en el secado de los lodos procedentes de la depuración de aguas residuales y de los lixiviados del tratamiento de los residuos domésticos. Con este proyecto se espera reducir el impacto económico y medioambiental que supone la gestión de este residuo mediante el diseño de una instalación específica para reducir el volumen de lixiviado final a partir de la evaporación que utilice una fuente de energía renovable mediante intercambiadores y acumuladores de calor.

Ferrovial también aplica criterios de sostenibilidad en su actividad constructiva. La compañía incluye criterios de ecodiseño, asegurándose una gestión eficiente durante el ciclo de vida del edificio o infraestructura. En 2019 se obtuvo la primera Declaración Ambiental de Producto (EPD) en un contrato de montaje de vía, concluyéndose que la oferta de Ferrovial Agroman presentaba un impacto por unidad funcional de al menos un 30% menor que la competencia.

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.

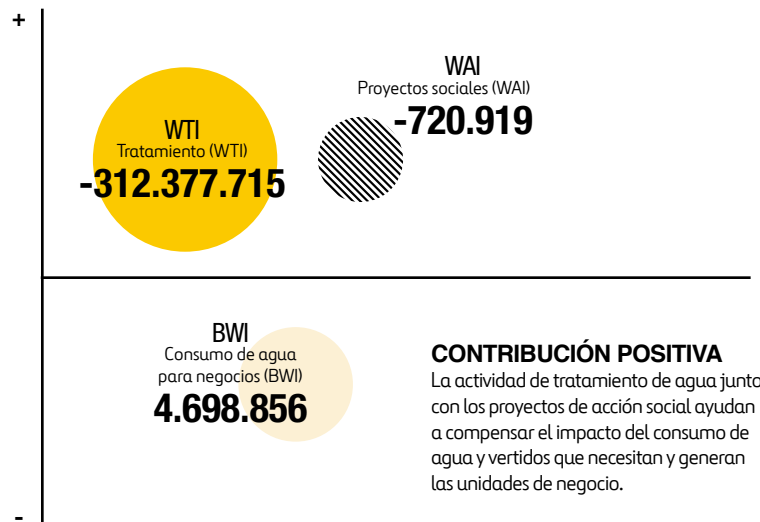
Dentro de la actividad de construcción, el movimiento de tierras es uno de los aspectos que mayor impacto ambiental genera, por lo que se focalizan los esfuerzos en su gestión para minimizar el residuo final. La reutilización de tierras en obras conlleva una disminución de las emisiones asociadas a su transporte, así como una mejor integración paisajística. Ferrovial ha establecido un objetivo de reutilización de tierras en obra del 80% para 2020.

HUELLA HÍDRICA

Ferrovial cuenta con una metodología para calcular y reportar su huella hídrica, a través de la que identifica el valor del agua en los procesos y el medio, teniendo en cuenta su disponibilidad y calidad, así como el equilibrio de los ecosistemas en los que se emplaza.

La huella hídrica permite medir la compensación del consumo global de agua (*Water Business Index, WBI**) 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.

En 2019 la compañía ha establecido un objetivo reducción de un 10% su huella hídrica global para 2022, considerando 2017 como año base. La reducción de la huella hídrica supone un impacto neto positivo, implicando un aumento gradual en la compensación del volumen de agua consumida a través del tratamiento de agua residual o salina y de la accesibilidad al agua potable. Para alcanzar este objetivo, la compañía cuenta con proyectos como el de predicción de la demanda implementado en la desaladora de Águilas, que emplea inteligencia artificial y *big data* para optimizar la planificación de recursos, mejorando la eficiencia de los procesos.



CONTRIBUCIÓN POSITIVA
 La actividad de tratamiento de agua junto con los proyectos de acción social ayudan a compensar el impacto del consumo de agua y vertidos que necesitan y generan las unidades de negocio.

* Puede consultarse una descripción detallada en el glosario de este Informe, páginas 132-134.



FOTO: Autopista Toowoomba, Queensland (Australia).

Cadena de suministro

Criterios de sostenibilidad

Ferrovial trabaja para extender la sostenibilidad a una cadena de suministro en permanente mejora, con la innovación siempre presente, formada por los mejores socios y proveedores.

F

errovial integra principios ambientales, sociales y de buen gobierno (ASG) en todas las etapas de su cadena de suministro, a través de un modelo integral cuyo fin es

fomentar la calidad, sostenibilidad, eficiencia y transparencia, el respeto a los Derechos Humanos, y la no discriminación e igualdad de oportunidades.

INTEGRACIÓN DE PRINCIPIOS ASG EN LA CADENA DE SUMINISTRO

Ferrovial cuenta con una Política de Compras Global, aplicable a todas las compañías y filiales, que recoge los principios comerciales, ambientales, sociales y de buen gobierno que marcan la relación de la compañía con sus proveedores. Están basados en el Código de Ética Empresarial, las Políticas de Responsabilidad Corporativa y Derechos Humanos, y el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores.

Los procedimientos de compra de los negocios han sido actualizados en 2019 para establecer criterios más rigurosos en la gestión de proveedores en aspectos relacionados con criterios ASG, especialmente en lo que respecta al cumplimiento de los principios éticos y de política anticorrupción de Ferrovial, en línea con el Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad ética de proveedores, establecido en el año anterior. Esto ha sido igualmente reflejado en las cláusulas contractuales de Ética y Política Anticorrupción con los proveedores. Además, la compañía está desarrollando un Código Ético de Proveedores a través del que la compañía espera promover un comportamiento responsable en su cadena de valor, dando cumplimiento a los principales

NÚMERO
DE PROVEEDORES

84.429

NÚMERO DE
PROVEEDORES
EVALUADOS

14.458

estándares en materia de Ética e Integridad, Seguridad y Salud, Medio Ambiente y Derechos Humanos.

La gestión de proveedores comienza con una clasificación previa en base a su grado de criticidad, entendiendo como proveedor crítico aquel cuyo volumen de compras es significativo desde un punto de vista económico, o bien aquel cuyos suministros o servicios pudieran implicar un impacto negativo sobre la continuidad del negocio en caso de producirse una incidencia.

En todo el ciclo de vida de compras, tanto en las etapas de preselección y valoración inicial, como de licitación y finalmente de control, evaluación y seguimiento de la calidad de proveedores se aplican procesos específicos de gestión, clasificación, evaluación y control de riesgos que incluyen criterios ASG, además de los criterios habituales de calidad del producto/servicio, capacidad técnica, cumplimiento de precios y plazos, y cumplimiento en materia de Seguridad y Salud laboral. Todos los proveedores son sometidos a procesos de evaluación y seguimiento, cuyo resultado puede derivar en su apercibimiento, en el establecimiento de un plan de acción de mejora, o incluso llegar a su inhabilitación para trabajar con Ferrovial dependiendo de su gravedad. En el caso de que se trate de un incumplimiento verificado de la Política Anticorrupción, el proveedor queda automáticamente inhabilitado.

Durante 2019 se incorporaron a la cadena de suministro de Ferrovial 25.840 proveedores, evaluándose 14.458, de los cuales han resultado rechazados menos del 1%. Un total de 1.523 proveedores fueron considerados críticos, que supusieron un 24,3% de la facturación total de compras a proveedores.

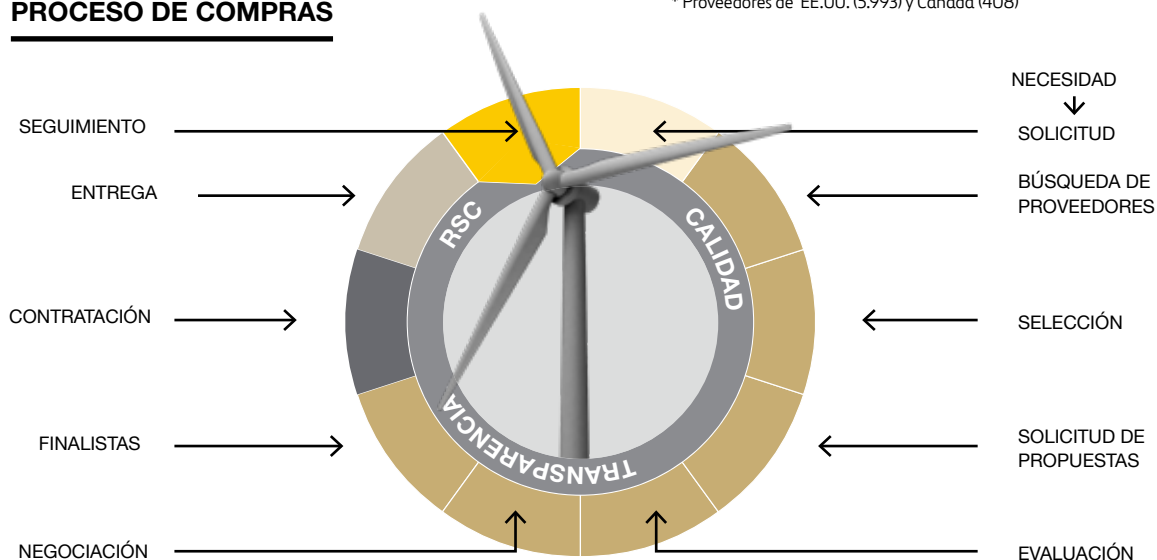
INNOVACIÓN EN COMPRAS SOSTENIBLES

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:

- **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. Durante 2019 se han incorporado a la flota los primeros vehículos híbridos, de gas y eléctricos. La compañía espera alcanzar un 33% de vehículos de flota cero emisiones en 2030.
- **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 el marco de este programa, durante el año 2019 se ha avanzado en la iniciativa “gestión de depósitos de combustible”, que pretende la unificación del software instalado en los depósitos de combustible, del que se obtiene información *online* de los repostajes, usuarios, nivel de llenado de los tanques y avisos por punto de pedido, lo que permite controlar y optimizar el uso de combustible. *Smart Fleet* fue galardonada con el premio “Flotas 2019” por la Asociación Española de Gestores de Flotas y de Movilidad (AEGFA), mientras que la iniciativa de gestión de depósitos de combustible fue premiada con el Premio ENERTIC.
- **Compra de energía eléctrica de origen renovable:** la compañía promueve, siempre que sea posible, la compra de energía eléctrica con garantía de origen. En este sentido, se ha establecido el compromiso de incrementar de forma continuada el porcentaje de compra de energía eléctrica de origen renovable sobre el total consumido, esperando alcanzar el 100% en 2025. Cabe destacar el acuerdo entre Zity, *carsharing* eléctrico de Ferrovial, con Iberdrola para la recarga de las baterías de los vehículos con energía renovable certificada.
- **Catálogo de Compras Verdes:** durante el último año se ha actualizado e incrementado la información disponible en el catálogo con el objetivo de potenciar la compra de este tipo de productos sostenibles, alcanzando más áreas de la compañía.

PROCESO DE COMPRAS

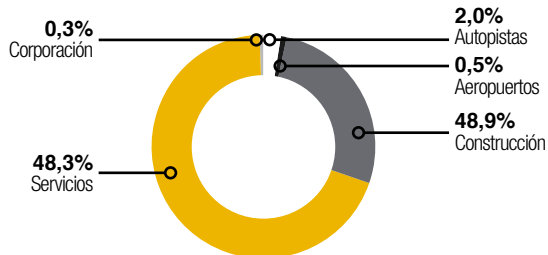


PROYECTO “SUPPLIER 360” EN FERROVIAL

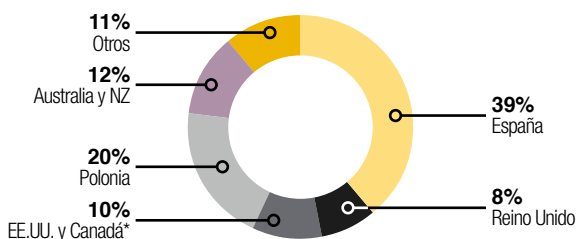
Durante 2019 se ha llevado a cabo, en fase de pruebas, el proyecto “Supplier 360”, con el fin de desarrollar una herramienta informática de monitorización de proveedores que, utilizando técnicas de analítica avanzada de datos y mediante búsquedas en internet, permita la detección de riesgos potenciales en proveedores, tanto por posibles insolvencias como por problemas medioambientales, legales o reputacionales, generando informes sobre el análisis realizado.

Esta herramienta servirá de ayuda para aportar información adicional a considerar en la fase de selección y de contratación de proveedores relevantes, así como en su seguimiento, aplicándola de forma normalizada a los proveedores relevantes de España. En base a ello, se implementarán los ajustes y mejoras que se consideren necesarios, y en 2021 está prevista su adaptación para la utilización con proveedores de otros mercados estratégicos, inicialmente EE.UU. y Reino Unido.

PROVEEDORES POR NEGOCIO



PROVEEDORES POR PAÍS



* Proveedores de EE.UU. (5.993) y Canadá (408)

Comunidad

Agua que da vida

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 es consciente de que su actividad tiene implicaciones en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), por lo que para reforzar la contribución de la compañía en la consecución de la agenda 2030 y los ODS, la compañía ha alineado su estrategia de acción social con estas metas globales.

ACCESO AL AGUA E INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES

Ferrovial, como parte de su compromiso con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 6, Acceso Universal al Agua y Saneamiento, cuenta con el Programa Infraestructuras Sociales, que promueve infraestructuras que facilitan el acceso al agua y al saneamiento a comunidades vulnerables en África y América Latina, haciendo hincapié en la sostenibilidad de las actuaciones y en la apropiación de las infraestructuras por parte de las comunidades locales.

La colaboración de Ferrovial con las ONG y administraciones locales va más allá de la contribución económica, pues el programa incluye la participación de empleados como voluntarios que aplican sus conocimientos profesionales desplazándose a las comunidades donde se desarrolla cada proyecto. Desde su puesta en marcha en 2011 ya han participado 121 empleados, y más de 220.000 personas son beneficiarias directas.

En 2019 han arrancado tres nuevos proyectos que benefician a 9.601 personas:

- Comunidad de Portugal, Municipio de Lebríja, Santander, Colombia. Instalación de una planta para tratamiento del agua para consumo humano para 120 familias y la escuela de la comunidad.
- Comunidades de Chato Chico y Chato Grande, Piura, Perú. Sistema de abastecimiento de agua y acceso a saneamiento en comunidades afectadas por el fenómeno El Niño Costero, en el distrito de Cura Mori.
- Comunidades del distrito de Lupane, Provincia de Matabeleland Norte, Zimbabue. Construcción

de sistemas de captación de agua, mejora del saneamiento y eliminación de residuos en dos escuelas y cinco centros de salud.

El Programa Acción Social en España está también centrado en infraestructuras, pero en este caso en aquellas destinadas a la elaboración y distribución de alimentos a personas en situaciones de extrema vulnerabilidad. El programa ha sumado en 2019 su séptima edición y ha apoyado la mejora de las instalaciones de cocinado y reparto de alimentos de la Fundación Altius en Madrid, Barcelona y Valencia.

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. Alineado con la meta 3 del ODS 4, Educación de Calidad, Ferrovial entiende como un desafío fundamental promover un acceso igualitario a la educación sin que se produzcan discriminaciones ni por género ni por recursos económicos. Por ello, Ferrovial colabora con distintas iniciativas en España, Estados Unidos y Reino Unido, con distintos enfoques: sensibilización sobre la problemática apoyando la *International Women in Engineering Day*, en Reino Unido; acciones directas con niños y jóvenes en las que promueve la participación de sus empleados como voluntarios como el *South Florida Construction Career Days*, en Estados Unidos; el Programa Orienta-T en colaboración con *Junior Achievement* y el Programa Rescatadores de Talento con la Fundación Princesa de Girona, en España; o el *Amey Challenge Cup*, en Reino Unido.

También ha contribuido a crear espacios y programas para que los estudiantes tengan a su alcance metodologías y herramientas para profundizar su conocimiento de la tecnología en Fundaciones especializadas como *Discovery Place* en Charlotte, Carolina del Norte; la *Northwest ISD Education Foundation* o el campamento STEM de *Birdville ISD Education Foundation*, ambos en Texas; y también centros educativos a través de acuerdos como el que se mantiene con la Fundación de escuelas de Fairfax en Virginia, también en Estados Unidos.

IMPPLICANDO A LOS EMPLEADOS

Los principales programas de acción social de Ferrovial reflejan el compromiso de la compañía con sus empleados y su voluntad de ser un actor del desarrollo, especialmente en el entorno donde ejerce su actividad, identificando asuntos sociales prioritarios.

PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

338

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (M€)

4,9

NÚMERO DE BENEFICIARIOS DE PROYECTOS DE AGUA Y SANEAMIENTO

223.314



CLICK

Acción Social 2019

En España se impulsa el programa Juntos Sumamos, que desde 2005 vincula a los empleados que quieren aportar cantidades a proyectos sociales a lo largo del año. Al concluir el ejercicio la compañía duplica la cantidad aportada y son los propios empleados los que eligen los proyectos que finalmente se van a financiar. El Programa suma desde su puesta en marcha más de 170.000 beneficiarios en todo el mundo.

Asimismo, Ferrovial impulsa la integración laboral de personas con discapacidad, mediante acuerdos con la Fundación ONCE y con la Fundación Integra. Además Cadagua mantiene su compromiso con el Programa de Becas de la Fundación Adecco para estudiantes con discapacidad, y también en colaboración con la Fundación Adecco la compañía participa en el Plan Familia, dirigido a familiares con discapacidad de los empleados.

En Reino Unido existe un importante compromiso con la empleabilidad de los jóvenes en riesgo de exclusión. En este sentido, Amey mantiene un acuerdo de colaboración con la Fundación Duque de Edimburgo desde hace 14 años. También desde Ferrovial Agroman UK se impulsa este compromiso con colaboraciones con centros educativos y favoreciendo acercamientos al mundo empresarial.

En Canadá y Estados Unidos se impulsa el compromiso de sus empleados con las comunidades de su entorno a través de distintas

iniciativas sociales en las que se fomenta el deporte juvenil, el apoyo a centros sociales locales y se promueve la defensa del medio ambiente. Por ejemplo, 378 empleados de la 407 ETR participaron en la jornada anual de voluntariado One Big Day.

En Polonia, Budimex se ha implicado 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.

En Australia, Broadpectrum mantiene su compromiso con la integración de la población indígena a través del *Reconciliation Action Plan*, gracias al que la compañía fomenta entre sus empleados el conocimiento de la cultura, historia y valores del pueblo aborígen.

AYUDA PARA LOS AFECTADOS POR LAS INUNDACIONES DE 'EL NIÑO COSTERO' EN PERÚ

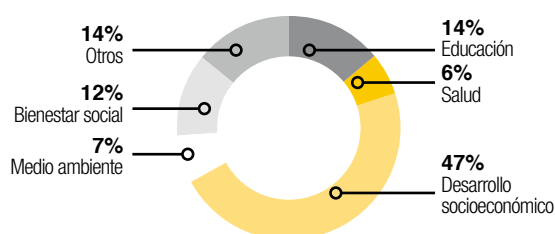
Ferrovial junto con la ONG Ayuda en Acción ha puesto en marcha un proyecto para la mejora del acceso al agua potable y saneamiento de las comunidades de Chato Chico y Chato Grande, ubicadas en el distrito de Cura Mori, en la ciudad Piura. Ambos distritos ubicados en el norte del país fueron fuertemente afectados por el fenómeno 'El Niño Costero' que arrasó el país en 2017. Este proyecto se desarrolla dentro del programa Infraestructuras Sociales.

Las más de 1.000 personas que viven en estas dos comunidades sufren todavía en 2019 los efectos de este desastre. Las intensas lluvias provocaron inundaciones, deslizamientos y desbordes que afectaron a las principales infraestructuras y vías de comunicación. El Niño Costero se llevó la vida de 162 personas, afectó a 1,4 millones de peruanos y hubo más de 280.000 damnificados.

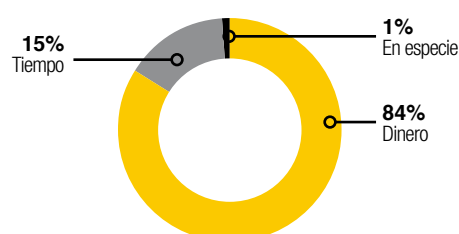
El desbordamiento del río Piura en Cura Mori provocó la inundación de ambas comunidades, destruyendo los sistemas de abastecimiento de agua, limitando el acceso al agua a una hora cada dos días y no disponen de baños y de ningún tipo saneamiento. La mayor parte de los vecinos de estas comunidades tuvieron que desplazarse durante meses a distintos albergues ubicados próximos a la carretera panamericana. Todavía son muchas las personas que continúan en estos campos sin poder volver a sus hogares esperando la dotación de servicios básicos como el acceso al agua potable.

El proyecto permite corregir esta situación mediante la instalación de una nueva red de distribución, la construcción de un tanque de almacenamiento y la instalación de letrinas ecológicas.

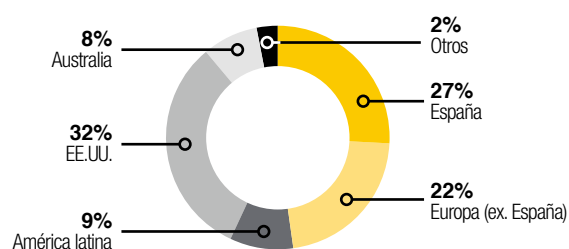
PROYECTOS POR ÁREAS DE ACTUACIÓN



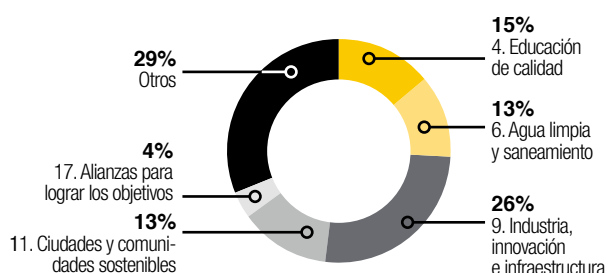
PROYECTOS POR TIPO DE CONTRIBUCIÓN



INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR PAÍS



INVERSIÓN POR ODS



Gestión Fiscal Responsable

Transparencia, gestión responsable

La contribución fiscal de Ferrovial alcanzó la cifra de 2.087 millones de euros, en línea con ejercicios anteriores, destacando la correspondiente al empleo, que se situó en 1.156 millones, y la derivada de la actividad de la empresa, 636 millones de euros. La gestión eficiente de estas obligaciones fiscales parte de los criterios de prudencia y transparencia, junto a la máxima de cumplimiento cooperativo.

Ferrovial se adhirió en 2010 al Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española, extendiendo 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 de Ferrovial, cumpliendo con lo establecido en el Artículo 529 ter de la Ley de Sociedades de Capital.

PRINCIPIOS

- **Transparencia:** 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.
- **Cumplimiento:** pago correcto y en plazo de todos los impuestos aplicables, cumpliendo lo que marca la ley en cada país.
- **Profesionalidad:** gestión de los impuestos y sus riesgos por un equipo de profesionales especializado, la Dirección de Asesoría Fiscal, apoyada por asesores externos.
- **Eficiencia:** gestión coherente con la estrategia de negocio, maximizando el valor para sus accionistas.
- **Cooperación:** buenas relaciones con las autoridades, gestionando proactivamente la fiscalidad para evitar el conflicto.
- **Sostenibilidad:** estableciendo procedimientos y políticas para gestionar los riesgos fiscales.
- **Participación:** aportando su conocimiento internacional en materia tributaria en los procesos legislativos.
- **Precio de mercado:** en todas las transmisiones efectuadas entre las compañías de Ferrovial.



*Soportados, pagados y recaudados

PREVENCIÓN DE RIESGOS FISCALES

Siguiendo las recomendaciones del Código de Buenas Prácticas Tributarias, la compañía:

- Fomenta medidas para prevenir y reducir riesgos fiscales.
- Evita los conflictos derivados de la interpretación de la normativa mediante la consulta a las autoridades fiscales o los acuerdos previos de valoración.
- Colabora con las administraciones competentes en la detección de prácticas fiscales fraudulentas, con el objetivo de erradicarlas.
- Facilita la información y documentación que solicitan las administraciones en el plazo más corto y de la forma más completa.
- Recurre al procedimiento contradictorio para conseguir el acuerdo con las administraciones tributarias.

EL PAPEL DEL CONSEJO

El Consejo de Administración, a través de su Presidente, Consejero Delegado y Altos Directivos, impulsa el seguimiento de los principios y buenas prácticas tributarias. Se ocupa de la aprobación de la política de control y gestión de riesgos fiscales, además de aquellas operaciones que conlleven un especial riesgo fiscal.

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. En cumplimiento de estos compromisos, Ferrovial ha presentado ante las Autoridades Fiscales españolas el denominado "Informe de Transparencia" correspondiente al ejercicio 2018 (como hizo en 2017) habiendo recibido una valoración muy favorable de dichas autoridades en cuanto a la colaboración y transparencia de la compañía. Para más información consultar el apartado 6.6 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2019 y 2018*

Las siguientes tablas reflejan las cantidades pagadas por Ferrovial en 2019 y 2018 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 50% de los aeropuertos AGS (Reino Unido). Se diferencia entre impuestos pagados (obligaciones asumidas por Ferrovial) e impuestos recaudados (derivados de su actividad, pero soportados por otros).

2019 (M€)					2018 (M€)				
Mercado	Impuestos pagados ⁽¹⁾		Impuestos recaudados ⁽²⁾	Total	Mercado	Impuestos pagados ⁽¹⁾		Impuestos recaudados ⁽²⁾	Total
	Impuestos corporativos ⁽³⁾	Resto				Impuestos corporativos ⁽³⁾	Resto		
España	15	367	438	819	España	9	357	396	762
Reino Unido	32	167	333	532	Reino Unido	24	163	411	598
Australia ⁽⁴⁾	1	89	264	354	Australia ⁽⁴⁾	6	89	258	353
América ⁽⁵⁾	80	23	47	150	América ⁽⁵⁾	70	22	79	171
Polonia	6	31	150	187	Polonia	7	24	136	167
Resto de Europa	10	8	26	44	Resto de Europa	12	9	53	73
Otros (<1%)	0	0	0	0	Otros (<1%)	0	0	3	3
TOTAL	144	685	1.258	2.087	TOTAL	128	663	1.335	2.127

(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) Excluyendo los principales activos integrados por la contabilidad patrimonial mencionados anteriormente, los pagos de Ferrovial por el Impuesto sobre Sociedades son los siguientes: a) En 2019: España (15), Chile (11), Portugal (9), Polonia (6) y República de Irlanda (2); y b) En 2018: España (9), Portugal (9), Polonia (7), Australia (6) y República de Irlanda (3).

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

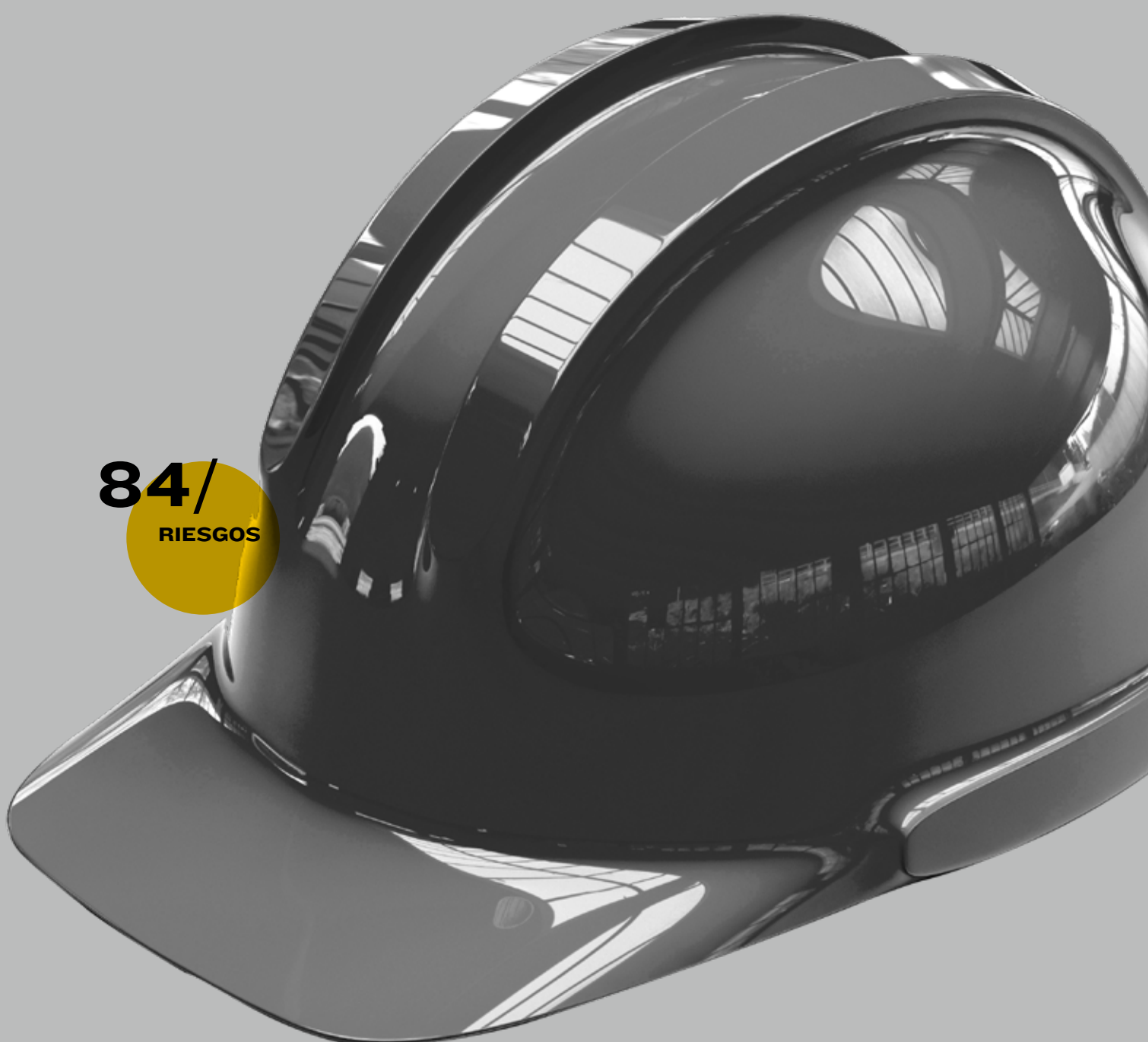
(5) Incluye a los Estados Unidos, Canadá, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Puerto Rico.

* Más información en las notas 2.10 y 5.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas.





84/
RIESGOS



Riesgos

Anticipación y búsqueda de oportunidades

La consecución de los objetivos estratégicos y operativos de Ferrovial requiere una gestión eficaz de los riesgos.

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 nivel de tolerancia por factor riesgo.

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO

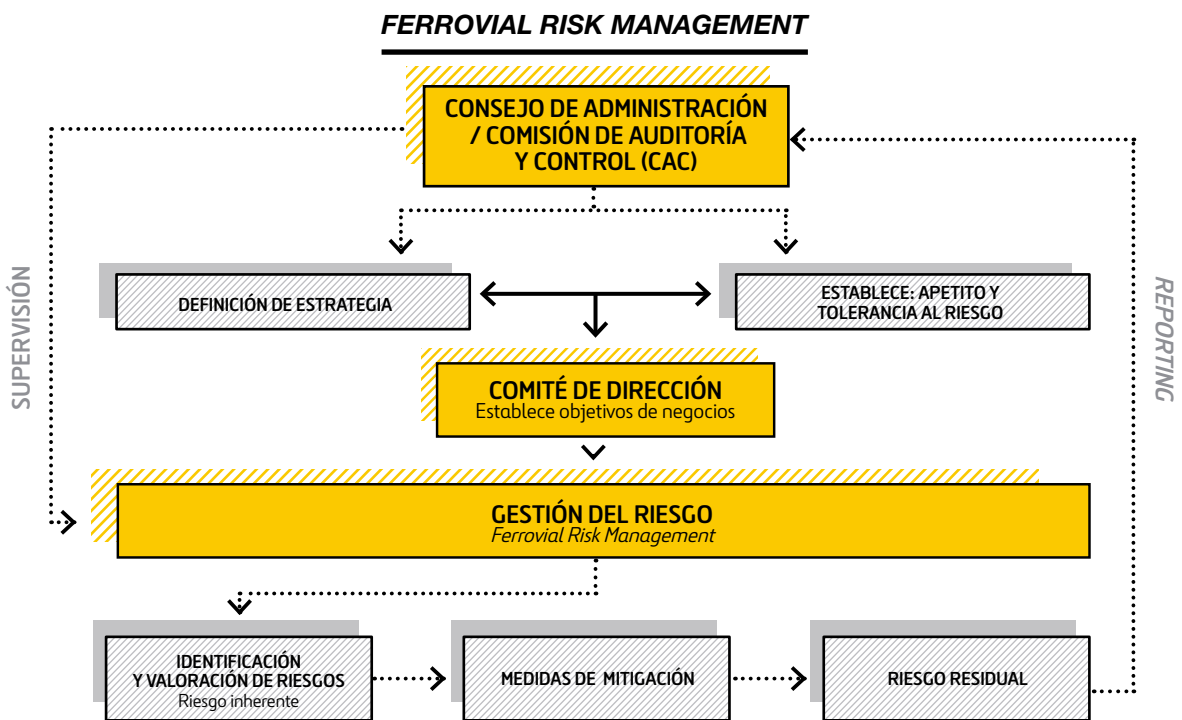
Con el objeto de detectar con la suficiente antelación los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos de negocio, la compañía dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos,

denominado *Ferrovial Risk Management (FRM)*, impulsado por el Comité de Dirección e implantado en todas las áreas de negocio de la compañía, bajo la supervisión periódica de la Comisión de Auditoría y Control del Consejo de Administración.

Este proceso de gestión de riesgos ha sido objeto de verificación independiente que confirma un alto grado de alineamiento con las buenas prácticas y principios establecidos en el marco COSO ERM 2017 destacando principalmente, aspectos relacionados con el gobierno y la cultura, la vinculación con la estrategia y los objetivos operativos de negocio o el desempeño.

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 una residual, después de implantar medidas específicas de control.



Ferrovial en la consecución de sus objetivos de negocio está expuesta a una diversidad de factores de riesgo inherentes a la naturaleza de las actividades que desarrolla y a los países en los que opera. Entre los riesgos que pueden impactar al desarrollo de la estrategia destacan, según su valoración residual, los siguientes:

- **Entorno económico:** las políticas de consolidación fiscal que se están llevando a cabo en algunos de los países en los que Ferrovial opera están debilitando la capacidad financiera de las administraciones públicas, clientes de la compañía, lo que puede impactar negativamente en la operativa y los márgenes y volúmenes de contratación de determinados proyectos, así como en las expectativas de cumplimiento del plan de negocio, afectando a su viabilidad.

Como respuesta a estos riesgos Ferrovial selecciona sus activos en entornos con seguridad jurídica contrastada y gestiona de forma activa los riesgos de los proyectos, estableciendo planes de contingencia y las garantías contractuales y financieras necesarias para salvaguardar los intereses de la compañía ante cualquier eventualidad. Por otro lado, el debilitamiento de las finanzas públicas junto con la necesidad de mejorar las infraestructuras de transporte puede dar lugar a nuevas oportunidades de negocio en el ámbito de la colaboración público-privada.

- **Tensión competitiva:** la desaceleración de la economía europea y las dificultades financieras que atraviesan las economías emergentes impactan de forma negativa en la capacidad de inversión de los clientes públicos y privados de estos territorios y, por tanto, en la demanda de infraestructuras. Esta situación ocasiona un movimiento de capital hacia mercados internacionales con mayor disponibilidad de recursos y, en consecuencia, mayores oportunidades de negocio.

La concentración de oportunidades de negocio en determinadas áreas geográficas incrementa la tensión competitiva y la demanda de recursos humanos cualificados, suministradores fiables de productos y servicios, así como de socios con suficiente solvencia financiera e idoneidad técnica, con la consiguiente presión sobre precios y márgenes en proyectos de gran envergadura con ciclo de vida largo. Este riesgo se ha materializado en pérdidas en 2019 en Construcción por contratos onerosos en varios proyectos de gran envergadura. En respuesta a este reto Ferrovial Agroman ha reforzado sus procesos de licitación para obtener varios precios por proyecto licitado de equipos independientes, que combinan recursos de contratación y ejecución. En esta línea también se busca un mayor peso de

ejecución con medios propios y centrarse en geografías donde la constructora se pueda considerar local.

Adicionalmente, el incremento de los fondos de inversión dedicados a infraestructuras en un entorno de tipos bajos y la disposición de estos a asumir más tramos de la cadena de valor de los proyectos incrementa la competencia en los mercados objetivo de Ferrovial.

Por otro lado, la concentración de competidores en algunas áreas geográficas estimula la creación de barreras de entrada por parte de las empresas locales y de las administraciones públicas hacia los competidores internacionales, lo que dificulta el crecimiento en dichas áreas.

Ferrovial dispone de un procedimiento de aprobación de inversiones mediante el cual se identifican y valoran los riesgos más relevantes de cada proyecto, incluidos los generados por el entorno competitivo y por la alta demanda de factores de producción, y se toma la decisión de ofertar aquellos para los que se cuenta con las capacidades de gestión del riesgo idóneas y que proporcionan una ventaja competitiva. Así, la actividad licitadora se enfoca hacia proyectos técnicamente complejos en los que la gestión eficaz del riesgo se convierte en un elemento diferenciador respecto a la competencia.

- **Brexit:** finalmente el 31 de enero de 2020 se ha consumado la salida de Reino Unido de la Unión Europea, comenzando un periodo transitorio de once meses en el que ambas partes deberán llegar un acuerdo definitivo de salida y de futura colaboración entre las partes. La incertidumbre existente en relación al fruto de esta negociación genera inestabilidad económica a corto y medio plazo tanto en Reino Unido como en el resto de la Unión Europea. Las consecuencias del tipo de acuerdo de salida podrían afectar a la rentabilidad y a la capacidad de creación de valor de los activos de Ferrovial en el país.

En el caso del Aeropuerto de Heathrow, principal activo en el que participa Ferrovial en Reino Unido, esta incertidumbre podría impactar en el desarrollo del proyecto de expansión del aeropuerto. Adicionalmente, un potencial estancamiento o desaceleración de la economía británica podría afectar a la actividad general del aeropuerto, aunque no se considera probable, debido a la relevancia del activo y al hecho de que se encuentra a plena capacidad.

Como respuesta a los riesgos que se pueden derivar del Brexit, Ferrovial realiza un seguimiento continuo de la evolución de las negociaciones entre Reino Unido y la UE, planifica medidas de eficiencia operativa en sus diversas áreas de negocio para adaptarse a las nuevas circunstancias del mercado y monitoriza la evolución de los mercados financieros con objeto de adaptar los planes de contingencia y las medidas de cobertura.

En el apartado 5.4h de las Cuentas Anuales Consolidadas se expone cómo ha impactado el Brexit en las principales magnitudes financieras. En 2019 se ha apreciado la libra esterlina frente al euro ante la perspectiva de una salida negociada del mercado único. Las tasas de interés han descendido por la desaceleración económica fruto de la menor inversión a raíz de la incertidumbre existente en relación al acuerdo de salida final. Este hecho está produciendo un impacto positivo en los derivados que cubren el riesgo de menor inflación y en las opciones de cobertura de tipo de cambio que se materializaron en el ejercicio.

- **Entorno regulatorio:** Ferrovial desarrolla la mayor parte de sus operaciones en países con elevada seguridad jurídica, en los que se prevé estabilidad

socioeconómica y visibilidad en la regulación fiscal. Sin embargo, la situación general de pronósticos de bajo crecimiento incentiva a las administraciones públicas a cambios en la regulación tributaria con el objeto de aumentar la recaudación, incrementando la contribución fiscal de las grandes empresas. Por otra parte, el auge de políticas proteccionistas en alguna de las áreas en las que Ferrovial opera y la inestabilidad política en otras puede llevar a cambios regulatorios que impacten negativamente en la gestión de los activos y expongan a la empresa a nuevos riesgos.

En el caso concreto de España, las perspectivas de crecimiento pueden verse condicionadas por una posible ralentización de la economía.

Ferrovial vigila permanentemente los procesos regulatorios y legislativos que pudieran afectar a sus actividades, así como los movimientos políticos que se puedan producir, con objeto de anticipar con suficiente antelación posibles cambios para su adecuada gestión.

- **Calidad del servicio e incumplimientos contractuales:** la estrategia de Ferrovial está enfocada hacia proyectos técnicamente complejos y con largos periodos de maduración, en cuyo desarrollo pueden aparecer numerosos factores de riesgo a veces de difícil previsión, lo que puede llevar a incumplimientos de los niveles de calidad acordados y/o plazos de entrega comprometidos. Estas circunstancias pueden dar lugar a disputas con clientes u otras contrapartes.

Para gestionar este riesgo, Ferrovial cuenta con sistemas de gestión de calidad por área de negocio (ISO 9001) y con indicadores clave que miden los niveles de calidad y ejecución de los proyectos y de la prestación de los servicios. Además, utiliza plataformas digitales para garantizar el cumplimiento con la legislación y normativa técnica a lo largo de todas las fases del ciclo de vida de los contratos y realiza seguimiento de los proyectos conforme al plan de auditorías establecido, para asegurar el cumplimiento de la normativa, los requisitos contractuales y objetivos establecidos.

- **Ciber Ataques:** las infraestructuras en las que Ferrovial participa están expuestas a ataques cibernéticos con el consiguiente impacto sobre las personas y sobre las propias infraestructuras, que pueden llegar a la paralización de su operación y/o a comprometer la privacidad e integridad de la información. Las infraestructuras más expuestas a este tipo de riesgos son aeroportuarias y viarias, así como los proyectos de movilidad.

Ferrovial colabora con las autoridades en materia de seguridad para implantar las medidas y sistemas de seguridad más idóneos a fin de prevenir ataques a sus infraestructuras. Por otro lado, la puesta en marcha de medidas de seguridad cibernética reduce el riesgo de accesos no autorizados a los sistemas de información y de operación de la compañía.

Riesgos financieros: en la sección 5.4 de las cuentas anuales se detallan los riesgos financieros y su tratamiento.

Adicionalmente a los riesgos comentados, Ferrovial valora y monitoriza la evolución de riesgos emergentes que pudieran afectar negativamente a la consecución de sus objetivos estratégicos y de aquellos otros que, pese a su baja probabilidad de ocurrencia, provocarían impactos negativos relevantes sobre los objetivos de negocio. Entre otros, destacan las crisis humanitarias, movimientos políticos antiglobalización y proteccionistas que reduzcan la inversión internacional y pongan en peligro la libre competencia, la disrupción y/o la obsolescencia tecnológica sobrevenida y el impacto de la innovación tecnológica en la gestión de las infraestructuras.

Asimismo, Ferrovial lleva a cabo una política de coberturas de seguro en los mercados internacionales para transferir los riesgos de daños materiales en los activos, así como las pérdidas de beneficios que puedan derivarse de dichos daños. Adicionalmente, la compañía cuenta con coberturas de responsabilidad civil y profesional para los daños que la actividad de la compañía pueda causar a terceros, incluidas pólizas para cubrir la responsabilidad por daños al medioambiente y la responsabilidad civil de administradores y directivos. En lo que se refiere a la cobertura de ciber-riesgos, Ferrovial está negociando la contratación de una cobertura específica que estará en vigor en las próximas semanas.

Igualmente, Ferrovial dispone de un Modelo de Cumplimiento para la identificación y valoración de los riesgos de comisión de actos delictivos, así como para la identificación y evaluación de las medidas de control destinadas a su mitigación. Todo ello bajo el principio de “tolerancia cero” con el fraude y la corrupción (ver apartado Integridad).

Por otro lado, la compañía monitoriza los riesgos de carácter medioambiental prestando una especial atención a la exposición al riesgo derivado del cambio climático al objeto de anticiparlos con la suficiente antelación para poner en marcha programas de remediación y adaptación al nuevo entorno. En el proceso distingue entre riesgos físicos: eventos climáticos extremos que pueden afectar a las infraestructuras; y riesgos de transición: 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 gases de efecto invernadero, nuevas modalidades de transporte con impacto en el plan de negocio de los proyectos, etc.). En el apartado de Medio Ambiente de este Informe se detalla la estrategia de Ferrovial en relación con el cambio climático.

Por último, cabe destacar que el incremento de la tensión comercial entre las mayores potencias económicas mundiales (China, EE.UU, UE y Rusia) y las medidas

proteccionistas que se están llevando a cabo, están impactando negativamente sobre el comercio mundial, los mercados de capitales y el entorno regulatorio. En este contexto de incertidumbre socio económica, la relevancia de algunos riesgos que actualmente se consideran como poco probables o irrelevantes puede verse incrementada.

PRINCIPALES RIESGOS

El gráfico sitúa los riesgos más relevantes en el interior de la figura resaltada en amarillo.



OPERATIVOS: riesgos asociados al proceso de producción, provisión del servicio y generación de ingresos y costes incurridos.

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.

ESTRATÉGICOS: riesgos relacionados con el mercado y el entorno en el que cada negocio se desenvuelve.

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.



FOTO: Palacio de Cristal, Madrid (España).

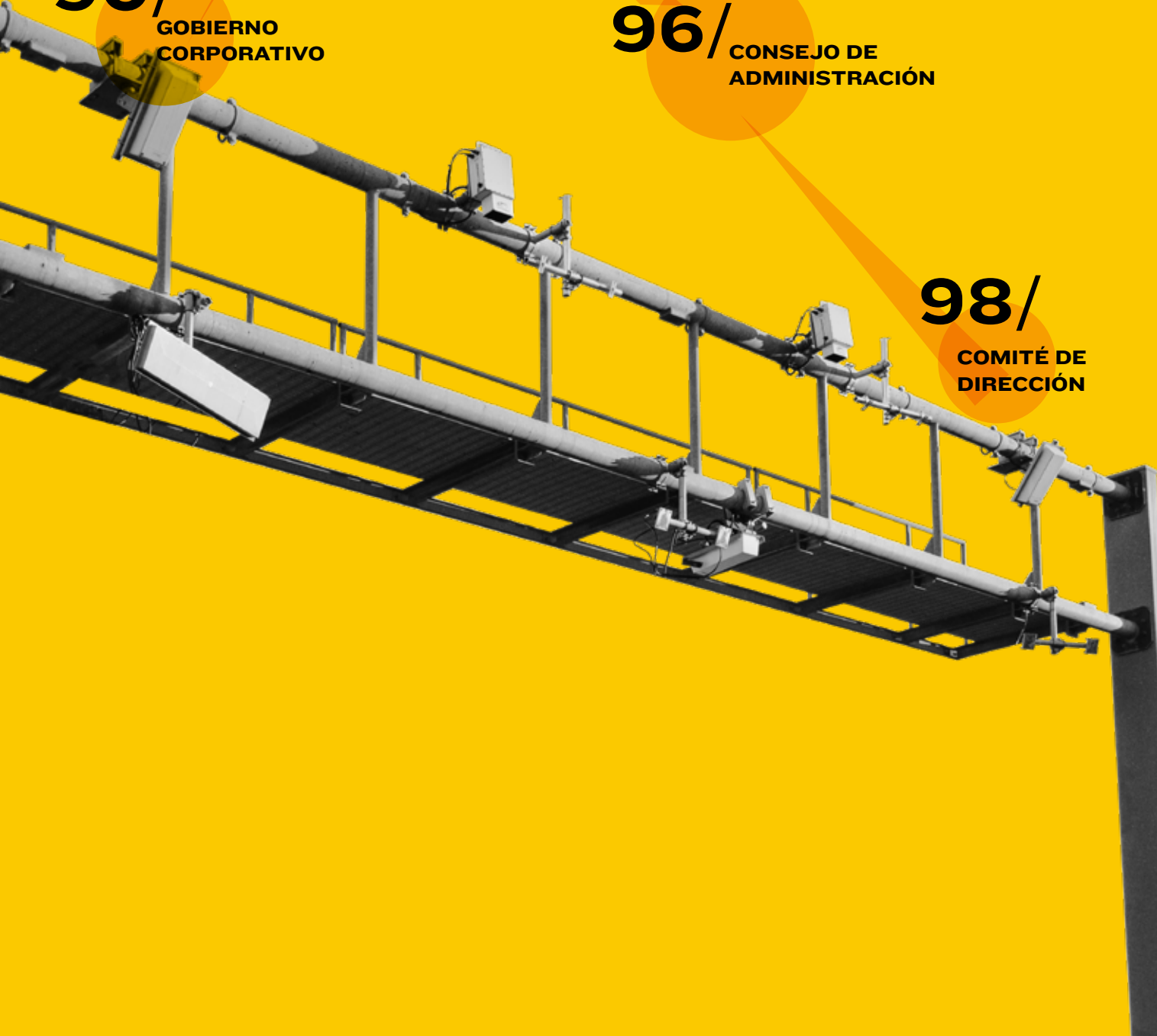
GOBIERNO CORPORATIVO

94/
RETRIBUCIONES

90/
GOBIERNO CORPORATIVO

96/
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

98/
COMITÉ DE DIRECCIÓN



Gobierno Corporativo

Un Consejo renovado

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 (58 de las 60 que le son de aplicación). En este sentido, 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.

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.

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 promueva 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 2019, el Consejo ha celebrado un total de nueve sesiones, con una duración media de cinco horas por reunión. Han asistido presencialmente la totalidad de los Consejeros a las 9 reuniones, excepto en dos sesiones en las que se otorgó una representación con instrucciones y una sesión a la que un Consejero no asistió ni delegó su representación. Adicionalmente, el 17 de diciembre de 2019 el Consejo adoptó un acuerdo por escrito y sin sesión que no se ha contabilizado en el número de reuniones.

El Consejo evalúa anualmente la calidad y eficiencia de su funcionamiento y el de sus Comisiones, contando para ello, por quinto año consecutivo, con el auxilio de un consultor externo de reconocido prestigio. Como resultado del ejercicio de evaluación, el Consejo ha convenido en seguir reforzando su papel en (i) la estrategia

EVALUACIÓN
EXTERNA
DEL CONSEJO

5

Años
consecutivos

DERECHOS DE VOTO
EN PODER
DEL CONSEJO
DE ADMINISTRACIÓN

30,89%

LEAD DIRECTOR

1

Consejero
Coordinador

INDEPENDIENTES

67%

de los
Consejeros

COMISIÓN
DE AUDITORÍA
Y CONTROL

100%

Consejeros
Independientes

COMISIÓN DE
NOMBRAMIENTOS
Y RETRIBUCIONES

100%

Consejeros
Independientes

del grupo y su modelo organizativo; (ii) procesos de identificación y gestión de riesgos; (iii) renovación gradual de la composición del Consejo; (iv) innovación y transformación digital; y (v) mayor interacción con el equipo de gestión.

En el marco del plan de sucesión de la primera línea ejecutiva del grupo, se ha nombrado a D. Ignacio Madrideo Fernández como nuevo Consejero Delegado. Además, dentro del proceso de renovación gradual de su composición, el Consejo ha nombrado igualmente a D. Juan Hoyos Martínez de Irujo y D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz como nuevos Consejeros Independientes. Estos últimos han sustituido a D. Joaquín Ayuso García y D. Santiago Bergareche Busquet, que llevaban en el Consejo 17 y 20 años, respectivamente.

Comisión Ejecutiva

Tiene delegadas todas las facultades del Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente. Está compuesta por seis miembros. Entre otras funciones, da seguimiento a la evolución de los principales indicadores de negocio y a la situación de los asuntos más relevantes, y aprueba las operaciones de su competencia en cuanto órgano delegado del Consejo de Administración.

Comisión de Auditoría y Control

Está compuesta por cuatro Consejeros Independientes, que han sido nombrados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o gestión de riesgos. Tienen, en su conjunto, los conocimientos técnicos pertinentes en relación con el sector en el que opera la Sociedad.

El Consejo de Administración acordó nombrar Presidente de la Comisión de Auditoría y Control a D. Óscar Fanjul Martín para suceder en el cargo a D. Santiago Fernández Valbuena, tras finalizar el mandato de cuatro años para el que fue nombrado. Asimismo, nombró al nuevo Consejero Independiente D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz miembro de dicha Comisión.

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 el proceso de elaboración y presentación de la información financiera preceptiva y velar por que el Consejo procure presentar las cuentas a la Junta General sin limitaciones ni salvedades en el informe de auditoría.

JUAN HOYOS Y GONZALO URQUIJO, CONSEJEROS INDEPENDIENTES

En 2019, el Consejo de Administración de Ferrovial nombró dos nuevos Consejeros Independientes, D. Juan Hoyos Martínez de Irujo y D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz. Estos nombramientos, unidos al de D. Bruno Di Leo en 2018, al de D^a. Hanne Sørensen en 2017 y al de D. Philip Bowman en 2016, suponen un continuo refuerzo de la presencia de Consejeros Independientes, que ya representan el 66,67% de la totalidad de sus miembros, así como la diversidad de procedencias, conocimientos y experiencia en el Consejo.

- 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.
- Establecer y supervisar un sistema que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y anónima, irregularidades de potencial trascendencia, especialmente financieras y contables, que se adviertan en el seno de Ferrovial.
- Supervisar el cumplimiento de la normativa interna de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores y hacer propuestas para su mejora.
- Coordinar el proceso de reporte de la información no financiera, conforme a la normativa aplicable y a los estándares internacionales de referencia.
- Supervisar el funcionamiento y la eficacia del modelo de cumplimiento y de su sistema de organización y control y velar por que la Dirección de Cumplimiento cuente con los medios y capacitación para el desempeño de sus funciones.

La Comisión ha celebrado durante 2019 cinco reuniones, habiendo asistido a todas ellas la totalidad de sus miembros, salvo en una

sesión en la que se otorgó una representación con instrucciones. 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.

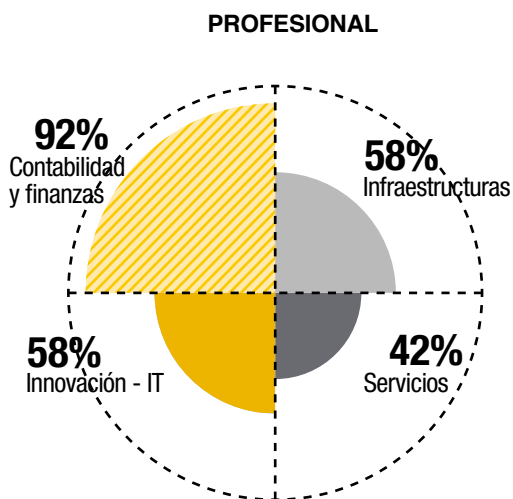
Comisión de Nombramiento y Retribuciones

La Comisión está compuesta por cuatro Consejeros Externos 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. Con objeto de incrementar la independencia en su composición, en 2019 se ha incorporado a la Comisión el Consejero Independiente D. Bruno Di Leo.

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.

FORMACIÓN Y EXPERIENCIA DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO



INTERNACIONAL

83%
Europa - Reino Unido

75%
Norteamérica - Australia

- 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 2019 siete reuniones, habiendo asistido a todas ellas la totalidad de sus miembros, salvo en una reunión en la que se ausentó un miembro. 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. 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.

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, tomándose en consideración las sugerencias de los Consejeros así como las recomendaciones del consultor externo que ha colaborado en el proceso de evaluación del Consejo, sin perjuicio de otras cuestiones que puedan surgir a lo largo del año. Se detallan a continuación los principales asuntos examinados en 2019:

- Información financiera periódica.
- 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 en el ejercicio.
- Estrategia.
- Garantías otorgadas por las sociedades matrices del grupo.
- Modelo de cumplimiento.
- Innovación.
- Ciberseguridad.
- Tecnología.
- Calidad y Medio Ambiente.
- 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.
- Seguimiento de la desinversión de la división de Servicios.

CARGO		Presidente	Consejero Delegado	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal y Consejero Coordinador	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal
		RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS	MARÍA DEL PINO	SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA	JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO	JOAQUÍN DEL PINO	ÓSCAR FANJUL (Consejero Coordinador)	PHILIP BOWMAN	HANNE SØRENSEN	BRUNO DI LEO	JUAN HOYOS	CONZALO URQUIJO
Consejo de Administración	Ejecutivo	✓	✓										
	Dominical	✓		✓			✓						
	Independiente				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
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	20,196	0,002	8,118	0,003	0,024	2,542	0,004	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000
Otros datos	Fecha de primer nombramiento	9/1/1992	30/9/2019	29/9/2006	29/5/2008	3/12/2009	29/10/2015	30/7/2015	28/7/2016	5/4/2017	26/7/2018	30/9/2019	19/12/2019
	Nacionalidad	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	AUSTRALIANA	DANESA	PERUANA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA
	Cargos como consejero en otras entidades cotizadas	0	0	0	1	0	0	2	3	4	1	0	2
	Edad	61	54	63	61	72	58	70	67	54	62	67	58

P: Presidente de la Comisión Ejecutiva, Presidente de la Comisión de Auditoría y Control o Presidente Comisión de Nombramientos y Retribuciones.
 Información actualizada a febrero de 2020.



Orientados a la 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.

La remuneración de la Alta Dirección 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.

REMUNERACIÓN DE CONSEJEROS EJECUTIVOS

Componentes fijos

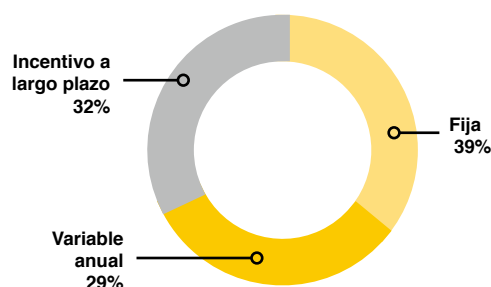
La retribución fija de los Consejeros Ejecutivos se determina atendiendo a las referencias de mercado de un grupo de comparación de 24 empresas tanto nacionales como internacionales de sus mercados de referencia.

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.

Se someterá a aprobación de la Junta General la aprobación de un nuevo plan de incentivo a largo plazo para el trienio 2020-2022 basado en acciones. Los detalles del mismo se informan en el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros. Su estructura

COMPOSICIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DE PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO



es similar a la de los planes anteriores, con otorgamientos anuales en los años 2020-2022, *vesting* a 3 años, peso del retorno total al accionista del 50% y métrica interna que será el flujo de caja de actividad, con un peso del 50%.

a) Remuneración variable anual 2019

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.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS * EJECUTIVOS (MILES DE €)	FIJA	VARIABLE	PLANES VINCULADOS A ACCIONES	OTROS (1)	OTROS (2)	TOTAL 2019	TOTAL 2018
Rafael del Pino y Calvo- Sotelo	1.455	1.608	1.097	8	0	4.168	4.004
Ignacio Madrdejos Fernández	250	250	0	0	600	1.100	0
Íñigo Meirás Amusco**	969	188	1.097	5	725	2.984	3.461
TOTAL	2.674	2.046	2.194	13	1.325	8.252	7.465

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

** Adicionalmente a la información indicada, en compensación por la pérdida de la condición de Consejero ejecutivo de la Sociedad y consiguiente extinción de la relación de Alta Dirección se abonaron 8.167 miles de euros brutos a D. Íñigo Meirás Amusco (cifra sujeta en su totalidad a IRPF)

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

(2) En el caso de D. Ignacio Madrdejos, se concede un bonus de incorporación mediante la entrega de acciones de Ferrovial. La cifra de D. Íñigo Meirás corresponde a liquidación, saldo, finiquito.

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.

Para el nuevo Consejero Delegado, D. Ignacio Madrudejos, 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

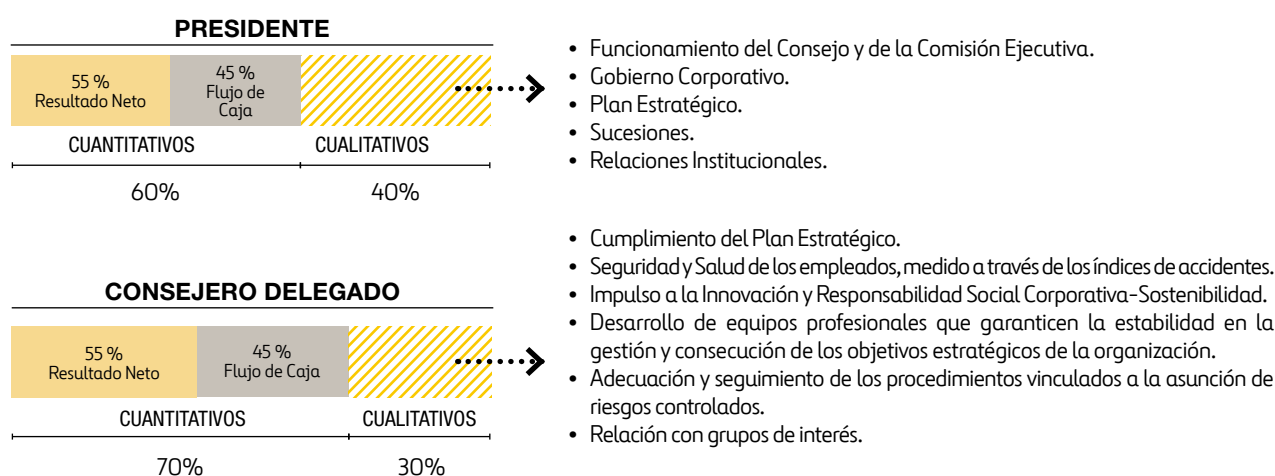
de la gestión de la Sociedad. Los objetivos cualitativos están vinculados a la evaluación del desempeño individual de los Consejeros Ejecutivos.

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 (2019), se determinan con el peso relativo de las métricas de la tabla adjunta.

COMPONENTES DE LA REMUNERACIÓN VARIABLE ANUAL



REMUNERACIÓN DE 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 Ibex 35.

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.

Más información disponible sobre la remuneración del Consejo de Administración y la Alta Dirección, y sobre la Política de Remuneraciones en la página web de Ferrovial: www.ferrovial.com.

PLAN DE PERFORMANCE SHARES 2019		% PAGO
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ⁽¹⁾ / ACTIVOS NETOS PRODUCTIVOS ⁽²⁾ (50%)		
Máximo	≥9%	50%
Mínimo	≤8%	0%
RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA EN COMPARACIÓN CON UN GRUPO DE COMPAÑÍAS (50%)		
Máximo	Posiciones 1 a 5	50%
Mínimo	Posiciones 10 a 18	0%

(1) Se considerará como Resultado de Explotación (RE) consolidado, el resultado de explotación, añadiendo al mismo el RE de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia en los estados financieros consolidados, en aquel porcentaje de participación que sobre las mismas se ostente.

(2) Activos Netos Productivos. Se considerará como tales el importe total de los activos que figuren en el balance consolidado de la Sociedad, excluyendo los activos asignables a proyectos en fase de construcción no remunerados. Al resultado se añadirá el valor correspondiente a la parte proporcional de los Activos Netos Productivos de las sociedades integradas por puesta en equivalencia, exceptuando en todo caso la parte correspondiente a la revalorización de sociedades derivada de procesos de desinversión con pérdida de control.

REMUNERACIÓN DE LA ALTA DIRECCIÓN

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (MILES DE EUROS)	2019	2018
Retribución fija	4.714	5.237
Retribución variable	3.202	3.803
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	3.090	5.083
Otros ⁽¹⁾	53	54
Otros ⁽²⁾	0	8.924
TOTAL	11.059	23.101

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

(2) Desvinculación de tres de miembros de Alta Dirección (cifra sujeta a IRPF)



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 Corporation, del *International Advisory Board* de IESE, del MIT Energy Initiative's *External Advisory Board* y el MIT Sloan European *Advisory Board*. También forma parte del Harvard Business School *European Advisory Board*. Además 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.

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),

01/ Rafael del Pino – **02/** Ignacio Madrdejós – **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

IECA (Instituto Español del Cemento y sus Aplicaciones) y CEMBUREAU (Asociación Europea del Cemento).

Consejeros

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.

SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA Externo Independiente

- Licenciado en Económicas (Universidad Complutense de Madrid) y Doctor (PhD) y *Master in 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 Société 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. Forma parte del Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado.
- Consejero de Ferrovial desde 2009. Consejero de Cintra entre 2004 y 2009.
- Presidente Ejecutivo de Grupo Maxam; Presidente de la Fundación Maxam; miembro del Patronato del Museo de la Minería y la Industria y de la Fundación Princesa de Girona.
- Ha sido 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.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

JOAQUÍN DEL PINO Externo Dominical

- Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales; MBA por el IESE.
 - Consejero de Ferrovial desde 2015 (y representante del Consejero Karlov, S.L desde 2010, reelegido en 2013).
 - 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, SGLIC, S.A.U. Patrono de las Fundaciones Rafael del Pino y Plan España.
 - Ha sido Consejero de Banco Pastor.
- Otra información: D. Joaquín del Pino es el socio único y administrador único del accionista Soziancor, S.L.U.

ÓSCAR FANJUL Externo Independiente Consejero Coordinador

- Catedrático de Teoría Económica en excedencia.
- Consejero de Ferrovial desde 2015.
- Vicepresidente de Omega Capital y LafargeHolcim; Consejero de Marsh & McLennan Companies; Vicepresidente del Patronato del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía y 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.

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 Consejero no ejecutivo de Kathmandu Holdings Limited y de Better Capital.
- 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

- Master (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 Axcel 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 Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (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

- 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 Inmoglaciari y 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; Consejero de Gestamp; Presidente de la Fundación Focus Abengoa y 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 y Vocento.

SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE Secretario no Consejero

- 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 prestigiosas firmas de abogados; Agente 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.

COMITÉ DE DIRECCIÓN



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 Agroman 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 / 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. Antes de su incorporación a Ferrovial, desempeñó diversos puestos de responsabilidad en el ámbito de la consultoría de recursos humanos en IBM y en PWC.

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.

08 / 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 prestigiosas firmas de abogados; Agente 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.

03 / ALEJANDRO DE LA JOYA

Consejero Delegado de Cintra

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con un AMP por la Universidad de Harvard. 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 Agroman. En noviembre de 2018 fue elegido Consejero Delegado de Cintra.

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.

09 / MARÍA TERESA PULIDO

Directora de Estrategia Corporativa

Licenciada en Economía (Columbia University, 1988) y MBA (MIT Sloan School of Management, 1989). En 2011 se incorporó a Ferrovial como Directora de Estrategia Corporativa y es parte del Comité de Dirección. Miembro del Consejo de Administración de Bankinter desde 2014, del MIT Sloan Executive Board (EMSAEB) desde 2006 y del Consejo de la Fundación Eugenio Mendoza. Anteriormente ocupó diversos cargos en Citi, Deutsche Bank, Bankers Trust, Wolfensohn y McKinsey.

04 / FEDERICO FLÓREZ

Director General de Sistemas de Información e Innovación (CIIO)

Ingeniero Naval, Máster en Dirección de Empresas y Dirección de informática, PAD IESE, *Advanced Management Program* INSEAD. Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Harvard, MIT y Cranfield. Ha desarrollado su carrera en empresas como IBM, Alcatel y Telefónica y CIO en el Banco de España. En abril de 2008 fue nombrado Director General de Sistemas de Información.

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

10 / JORGE GIL

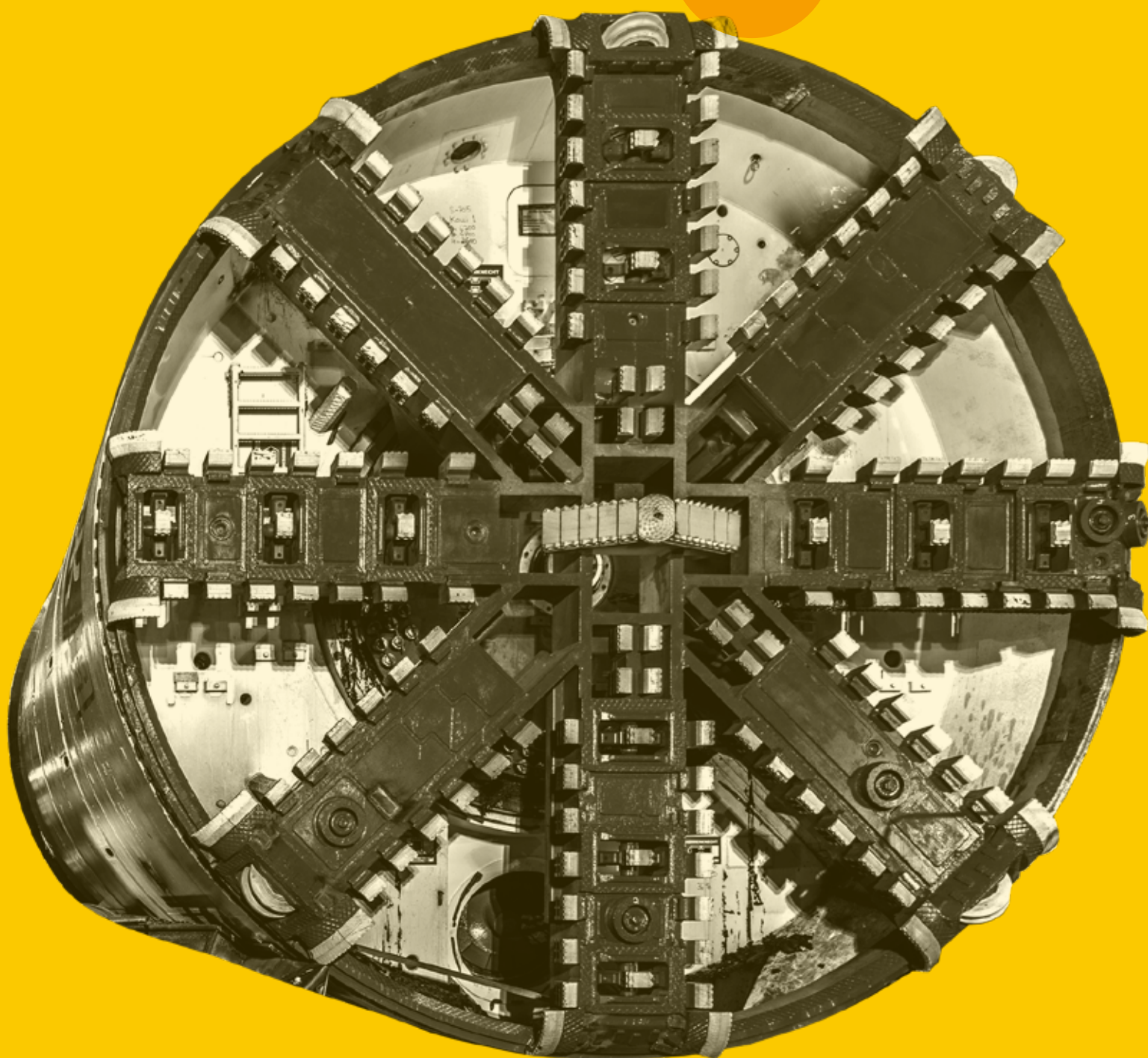
Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho por ICADE. Se incorporó a Ferrovial en 2001, ocupando diferentes cargos en Cintra, incluido el de Director de Finanzas 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.



Cap. 1.6 **EVOLUCIÓN
PREVISIBLE 2020**

102/ EVOLUCIÓN PREVISIBLE
2020



Evolución previsible de los negocios 2020

AUTOPISTAS

El comportamiento previsible de las autopistas en operación durante 2020 dependerá de la evolución macroeconómica de los países o estados en los que están localizadas y de su impacto sobre los volúmenes de tráfico e ingresos. 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**, la Autopista 407 ETR continuará con un ambicioso programa de inversión digital en sistemas de gestión de clientes, en la facturación y con el lanzamiento de una nueva *app* para mejorar la propuesta de valor de la autopista y la experiencia de los usuarios. Asimismo, continuará invirtiendo en su *data lab* para conocer mejor el comportamiento de los usuarios y personalizar sus propuestas de valor a las necesidades de los diferentes clientes. La compañía también intensificará su presencia en las comunidades del corredor para ampliar su colaboración con un importante número de instituciones educativas, medioambientales, y de salud y bienestar.

En **EE.UU.**, el buen comportamiento de los activos, el reciente éxito de la refinanciación de NTE y el crecimiento que está experimentando la zona, permiten confiar en que NTE, LBJ y NTE 35W seguirán cumpliendo con las previsiones de ingresos, con la satisfacción de los usuarios y con la reducción de la congestión en la zona. NTE ha repartido su primer dividendo en 2019 y LBJ lo hará en 2020. Asimismo, los primeros resultados tras la entrada en operación de la autopista I-77, en Carolina del Norte, primera autopista *Managed Lanes* en este estado, siguen validando el concepto *Managed Lanes* como solución a los problemas de congestión en corredores urbanos. También continuará la ejecución de la construcción de la I-66 y el segmento 3C de la NTE35W.

En los **demás mercados**, Cintra continuará gestionando los activos que se encuentran en operación, completará la apertura al tráfico del proyecto Western Roads Upgrade, en Australia; de varios tramos de la Ruta del Cacao, en Colombia; y seguirá con la ejecución de los proyectos en fase de construcción: Silvertown, en Reino Unido; Ruta del Cacao, en Colombia; y D4R7, en Eslovaquia.

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

AEROPUERTOS

Durante el próximo año Ferrovial Aeropuertos continuará focalizando sus esfuerzos en su actividad licitadora y en maximizar el rendimiento de sus activos.

A pesar del retraso del Brexit a 2020, el sector de la aviación continúa bien posicionado como resultado de los planes de contingencia ya establecidos para 2019. Estos planes aseguran que, en el caso de no llegar a un acuerdo, las aerolíneas podrán operar entre la Unión Europea y Reino Unido.

El **Aeropuerto de Heathrow** continuará con las negociaciones para el nuevo periodo regulatorio y la expansión, con el desarrollo del Plan de Negocio definitivo, y cumpliendo con los objetivos de sostenibilidad (*Carbon Neutral* en 2020).

En cuanto a los aeropuertos de **Aberdeen, Glasgow y Southampton**, está prevista la publicación del nuevo *Master Plan* para Glasgow y la continuación del proyecto de extensión de la pista de Southampton.

Durante 2020 Ferrovial Aeropuertos seguirá analizando las oportunidades de inversión que surjan a nivel mundial, poniendo especial interés en aquellas que se detecten en el mercado norteamericano, así como aquellas en las que se identifiquen áreas con potencial generación de valor.

CONSTRUCCIÓN

Las perspectivas para 2020, por mercados, son las siguientes:

En **España** se prevé una ralentización en la recuperación del sector iniciada en años anteriores pese a la favorable licitación de obra pública de ferrocarriles y aeropuertos. La cartera en 2019 se ha incrementado ligeramente con respecto al año anterior, previéndose estabilidad en las ventas en 2020.

En mercados internacionales y tras los resultados desfavorables de 2019, las expectativas son positivas por la mejora realizada de los procesos operativos en todas las fases del proyecto, el elevado *pipeline* y las capacidades técnicas diferenciales de la división de Construcción. No obstante, se mantiene una fuerte presión en márgenes de rentabilidad por la fuerte competencia y las tensiones inflacionistas en costes en los principales mercados:

- En **EE.UU. y Canadá** continuará aumentando la inversión en infraestructuras de transporte, con apoyo federal del *Fast Act* de EE.UU. y del Plan de Infraestructuras Federal de Canadá, así como con los incrementos en los presupuestos de estados y provincias, destacando Texas en 2019 con su nuevo máximo histórico de licitación en carreteras. Este impulso, en el que destacan proyectos P3/DBF donde Ferrovial es líder junto a Ferrovial Agroman como constructor, asegura un buen *pipeline* a futuro. Para 2020 se prevé un incremento en el nivel de ventas gracias al mayor ritmo de ejecución de varios grandes proyectos adjudicados en años anteriores, así como a las nuevas contrataciones de la autopista NTE Segment 3C (Texas), o la IH35 Waco (Texas), ambos junto a su filial Webber.
- En **Polonia** la licitación pública continuará a un buen nivel gracias a las extensiones de los planes de carreteras y ferrocarriles hasta 2025-26, con el apoyo de 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, actualmente en negociación, que garantiza estabilidad futura de la inversión en el país. En 2020 se espera un crecimiento en ventas reducido por la mayor selectividad en la contratación para mitigar las tensiones en rentabilidad del sector tras un periodo, aunque ahora más estable, de incrementos en los costes de mano de obra y materiales.
- En **Reino Unido**, pese a las incertidumbres del Brexit, continúa la voluntad política de promover grandes obras del plan de infraestructuras tanto a corto como a medio plazo, como demuestra la licitación de relevantes programas de obra pública como Highways England, Network Rail o Transport for London. Las ventas en 2020 se mantendrán estables, con crecimientos a medio plazo gracias a recientes y relevantes adjudicaciones como el Silvertown Tunnel, en Londres.
- También en **Latinoamérica y otros mercados** las expectativas son favorables, particularmente en Australia, con un gran *pipeline* promovido por su Gobierno Federal, y en Chile, con un fuerte plan de inversión para 2018-22, donde destacan los proyectos concesionales. Para 2020 se espera un nivel de ventas similar a 2019.

En resumen, se prevé para 2020 un crecimiento moderado en ventas, pero con buenas oportunidades de contratación a futuro. Por último, se prevé que los márgenes de rentabilidad recuperen niveles positivos una vez superados los resultados desfavorables de 2019 y tras implementarse las medidas de control y mejora de procesos operativos, si bien se espera consumo de flujo de caja por la devolución de anticipos y adelantos y los pagos de ejecución de grandes obras, sobre todo en EE.UU.

SERVICIOS

Ferrovial mantiene su compromiso de venta de su negocio de Servicios. El proceso de desinversión, anunciado en febrero de 2019, ha

seguido su curso, habiéndose llegado a un acuerdo para la venta de su negocio en **Australia y Nueva Zelanda** (Broadspectrum). Durante 2020 se espera seguir avanzando en dicho proceso, en el que se ha observado un cambio en el interés de potenciales compradores que ha pasado de considerar el perímetro completo de Servicios a centrarse en activos y/o geografías específicas.

En **Reino Unido** es previsible que, con el nuevo gobierno, el país inicie una etapa de estabilidad política y de inversión en infraestructuras. Amey combinará el ajuste de sus costes con un mayor foco en sus actividades de consultoría, transporte y *facility management*. En particular, se prevén importantes licitaciones por parte de clientes como el Ministerio de Defensa, Network Rail y Transport Scotland.

En **España**, la consolidación del nuevo escenario político facilitará la activación de grandes licitaciones de administraciones locales, como puede ser el caso del contrato de recogida de residuos y limpieza viaria de Barcelona. En un contexto favorable para mejorar la sostenibilidad medioambiental, Ferrovial Servicios España continuará proponiendo y desarrollando proyectos ligados a la economía circular y a la eficiencia energética, poniendo en valor su diferencial conocimiento técnico y del mercado.

En **Norteamérica**, se prevé que el crecimiento continúe en el negocio de mantenimiento de carreteras por la aportación de los contratos de Ottawa, York y Michigan, y las licitaciones de nuevos contratos en estados estadounidenses, como Virginia, y provincias canadienses como Alberta. La actividad en el sector de infraestructuras petrolíferas se mantendrá estable, al no ser previsible una actividad estacional tan elevada como en 2019. En las operaciones en Chile y Portugal se prevé conseguir una mejora de los márgenes.

En 2020, Ferrovial Servicios consolidará su recuperación para ser una empresa de referencia en su sector. Para ello seguirá actuando en sus cuatro prioridades estratégicas:

- Seguridad laboral, con el objetivo “cero accidentes” en todas sus instalaciones, reforzando sus sistemas de gestión de seguridad y salud, adaptándolos a las nuevas normativas internacionales, y fortaleciendo la transferencia de buenas prácticas.
- Crecimiento sostenible, optimizando la cartera de servicios, la asignación de recursos humanos y financieros y creciendo por encima del mercado en las actividades con una ventaja competitiva sustancial.
- Mejora continua, impulsando programas de eficiencia en costes e inversiones en línea con las mejores prácticas internacionales.
- Digitalización, optimizando la plataforma de sistemas de información y potenciando la aplicación eficiente de las nuevas tecnologías y la analítica de datos.



FOTO: Aeropuerto de Southampton, (Reino Unido).

ANEXO

106/

MEDIDAS
ALTERNATIVA DE
RENDIMIENTO

110/

GESTIÓN DE LA
RESPONSABILIDAD
CORPORATIVA

112/

PRINCIPIOS DE
REPORTE

114/

TASK FORCE ON
CLIMATE RELATED
DISCLOSURES

116/

CONTENIDO DEL
ESTADO DE
INFORMACIÓN NO
FINANCIERA

115/

CUADRO
DE MANDO

INDICADORES GRI
STANDARDS

119/

125/

ANEXO A
INDICADORES GRI

130/

GLOSARIO DE
TÉRMINOS

133/

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, Resultados proporcionales y Retorno total para el accionista.

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 (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe de Gestión y de las Cuentas Anuales Consolidadas) 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. Adicionalmente se presenta el RBE ex - NIIF 16, donde el resultado bruto de explotación se ajusta por el gasto operativo por los arrendamientos de la NIIF 16 como si la norma no hubiera sido aplicada.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.

CRECIMIENTO COMPARABLE (“LIKE FOR LIKE GROWTH” LfL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos periodos con el tipo del periodo actual.

- Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por 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).
- 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.
- Este año con 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, se ha procedido 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 el ejercicio actual.
- Adicionalmente, para la cifra de resultados de explotación de la división de Servicios, presentada como actividades discontinuadas, para mejorar la comparabilidad respecto al año anterior, se ha procedido a ajustar el importe de amortización de los activos como si siguieran operando en el curso normal de la actividad durante el año actual.
- 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.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión.

- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar 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 solo para el periodo actual comparado con el periodo anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior, salvo por la reversión de los ajustes realizados por la aplicación de la norma sobre arrendamientos NIIF 16 y el ajuste de la amortización de los activos de las operaciones discontinuadas, que únicamente son realizados durante el ejercicio actual. Consideramos que es la mejor forma de presentar las cifras comparables de resultado bruto de explotación y resultado de explotación para ver la evolución del negocio respecto al ejercicio anterior. Por un lado, la NIIF 16 de arrendamientos, es el primer año de adopción de la norma y ha sido aplicada de forma retroactiva ajustando los saldos a 1 de enero de 2019, sin re-expresión de comparativos. Respecto al segundo concepto, los activos clasificados como mantenidos para la venta según la NIIF 5 no se amortizan, sin embargo, al presentar el resultado de la división de Servicios, se proporciona la información como si fueran de operaciones continuas para ambos periodos.
- **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 ex Proyectos. 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.

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 NIIF. 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.

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 por 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 5.2 de Deuda Neta Consolidada de las Cuentas Anuales Consolidadas y en la sección Deuda Neta y Reporting Corporativo del Informe de Gestión.

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 NIIF.
- **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 2019 asciende a 21.949 millones de euros, y comprende 24 concesiones en 9 países. El desglose de la inversión gestionada por tipo de activo es la siguiente:
 - (1) Proyectos modelo Activo Intangible CINIIF 12 (en explotación), 7.324 millones de euros (6.196 millones de euros a 31 de diciembre de

2018). 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: 6.937 millones de euros de NTE, NTE35W, LBJ e I-77 incluidos en Autopistas USA (5.074 millones de euros en 2018). Este año se ha realizado el traspaso a explotación de la I-77 por 659 millones de euros (479 millones de euros se encontraban el año pasado en construcción). Adicionalmente se incluyen 387 millones de euros de Azores, incluidos en Resto Autopistas; y del total de inversión, 713 millones de euros correspondientes a Ausol (736 millones de euros a 31 de diciembre 2018), se han traspasado a puesta en equivalencia al haberse perdido el control durante el ejercicio.

- (2) Proyectos modelo Activo Intangible CINIIF 12 (en construcción), no existe actualmente ningún proyecto.
 - (3) Proyectos modelo Cuenta a Cobrar CINIIF 12 (en explotación), 448 millones de euros (232 millones de euros a 31 de diciembre 2018). Incluye la inversión gestionada en Autema. El saldo de balance a cierre del ejercicio asciende a 716 millones de euros (669 millones de euros a 31 de diciembre 2018), incluyendo largo y corto plazo (ver apartado 3.3.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas), y también, entre otros la remuneración financiera de la cuenta a cobrar, la cual no se considera un incremento de la inversión gestionada en el activo.
 - (4) Consolidación por puesta en equivalencia, 14.177 millones de euros (11.565 millones de euros a 31 de diciembre 2018). Incluye proyectos tanto en explotación como en construcción que se integran por puesta en equivalencia, como 407ETR y Extensiones 4.421 millones de euros de inversión gestionada al 100% (4.095 millones de euros a 31 de diciembre 2018), o I-66, con 2.695 millones de euros, al 100% (2.642 millones de euros a 31 de diciembre 2018). 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:** es la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en las sociedades del grupo, independientemente del criterio de consolidación utilizado. Esta información se prepara para el resultado bruto de explotación.
- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las 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 es el mismo que el año anterior.



FOTO: Estación del metro de Londres. (Reino Unido).

Gestión de la Responsabilidad Corporativa

POLÍTICA CORPORATIVA

Ferrovial entiende 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 20.19 y que tiene su continuidad en el Plan 20.22; y las prácticas concretas en materia de RC, que se mencionan en sus apartados correspondientes.

COMITÉ DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

El Comité de Responsabilidad Corporativa constituye el nexo entre las áreas de negocio y la corporación con la Alta Dirección, reportando resultados y proponiendo acciones hacia el Comité de Dirección, así como transmitiendo hacia el resto de la empresa la aprobación de las propuestas y resultados reportados.

El Comité de RC lo preside el Director de Comunicación y RC y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Servicios) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad y Salud Laboral, Calidad y Medio Ambiente, Riesgos e Innovación).

El objetivo de este Comité es velar por el seguimiento del Plan Estratégico de RC. El presidente del Comité de RC reporta anualmente al Consejo de Administración.

Sus funciones se pueden resumir en las siguientes:

- Desarrollar, implantar y supervisar las políticas de RC de la compañía.
- Definición y seguimiento del Plan Estratégico de RC.
- Coordinar los procesos de reporting: Informe Anual Integrado e índices de sostenibilidad.
- Información y aplicación de normativas en materia de RC.
- Aprobación y seguimiento de proyectos y patrocinios.
- Seguimiento de recomendaciones tras la verificación externa.
- Asesorar a otros departamentos en materia de RC.

PLAN ESTRATÉGICO DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

La RC es para Ferrovial una función prioritaria que refuerza la sostenibilidad, la competitividad y la reputación de la compañía y que contribuye a crear valor a largo plazo para todos los grupos de interés y para la sociedad. El Plan Estratégico de RC 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 Estratégico de RC, 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. Los principales logros alcanzados en cada área de actuación se resumen en la tabla de la página siguiente.

Para el periodo 2020-2022 el Comité de RC ha impulsado el nuevo Plan 20.22, elaborado teniendo en cuenta las principales macrotendencias globales, el entorno regulatorio y normativo, los requerimientos de inversores ASC, los principales marcos de *reporting* (*Global Reporting Initiative (GRI)*, *Sustainability Accounting Standards Board (SASB)* y el *Task Force on Climate-Related Disclosures (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 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:

- Transformación digital.
- Nueva movilidad y congestión urbana.
- Cambio climático.
- Ética y gobierno corporativo.
- Igualdad de género y diversidad.
- Seguridad y Salud laboral.

ÍNDICES DE SOSTENIBILIDAD

Ferrovial es periódicamente evaluada por analistas que tienen en cuenta el desempeño ESG de la compañía. En 2019 la compañía formó parte de los principales índices de sostenibilidad:

- Dow Jones Sustainability Index (DJSI): Ferrovial es líder mundial de su sector, *Construction and Engineering*, y miembro de este índice selectivo durante los últimos 18 años. Recientemente ha recibido la distinción Gold en el Sustainability Yearbook 2020.
- FTSE4Good: la compañía forma parte de este índice en sus últimas 16 ediciones.
- CDP: máxima calificación “A” por su compromiso en la lucha contra el cambio climático y “A-” en CDP Water.
- MSCI: “AA”, puntuación más alta de su sector.
- VIGEO: miembro del selectivo Euronext-Vigeo Eurozone 120.
- STOXX: la compañía forma parte de este índice en sus últimas cinco ediciones.

Área de actuación	Logros alcanzados
Ética e Integridad	<ul style="list-style-type: none"> ■ Refuerzo de los canales internos existentes para la gestión de quejas, denuncias y sugerencias, en especial el Canal Ético, y se han reforzado las categorías relacionadas con Derechos Humanos. ■ Lanzamiento de formación específica sobre el Código Ético, Conductas Prohibidas y Anticorrupción, incluyendo módulos específicos sobre Derechos Humanos. ■ Análisis bienal de los principales riesgos ESG a través de <i>Ferrovial Risk Management</i>.
Gobierno Corporativo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mejora de la composición y diversidad del Consejo. Incremento de la proporción y número de Consejeros Independientes. ■ Aprobación de los procedimientos de diligencia debida de terceros: socios, proveedores y candidatos. ■ Actualización del estudio de materialidad, ampliándolo a las principales geografías.
Personas	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reducción notable de los principales índices de accidentalidad (frecuencia y gravedad) durante el periodo de vigencia del Plan. ■ Lanzamiento de iniciativas wellbeing en todos los negocios. ■ Impulso de iniciativas para el fomento de carreras STEM. ■ Fomento de la empleabilidad y de una cultura de trabajo inclusiva y abierta.
Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reducción progresiva de la huella de carbono, alcanzando los objetivos propuestos. Además, se han certificado con base científica las metas de reducción de emisiones de CO₂. ■ Promoción activa de la economía circular. ■ Medición, verificación y publicación de la huella hídrica. ■ Desarrollo de herramientas que permiten incorporar el criterio no net loss a los proyectos.
Sociedad	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lanzamiento de un proyecto para mejorar la percepción de los usuarios de infraestructuras. ■ Refuerzo de los criterios éticos en la actividad de compras mediante el desarrollo del Catálogo de Compras Verdes y la revisión del Código Ético de Compradores. ■ Cálculo del retorno de la inversión de los proyectos de acción social mediante la metodología SROI.
Innovación	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fuerte inversión en innovación realizada en los últimos años. ■ Colaboración con más de 30 <i>startups</i> y desarrollo de más de 100 proyectos de innovación al año.

A la vista de los logros alcanzados puede concluirse que se han cumplido la mayoría de los objetivos propuestos

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 2019 se han producido operaciones que han supuesto cambios en el perímetro por la adquisición de compañías, adjudicación de nuevos contratos o inicio de nuevo de negocios. También se han producido reestructuraciones de sociedades. Para más información consultar páginas 102-103 de Evolución de los negocios.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Para el reporte se incluyen todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control económico, entendiendo 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, páginas 218-223. 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 la 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 ha considerado material se desagregan los 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 acciona-

riado no alcanza el 50%. Algunos indicadores de interés asociados a estos activos son los referentes a las emisiones indirectas (scope 3), satisfacción de usuarios, impuestos pagados y recaudados, 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 2019 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. 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 2019, el sistema de reporting permitió la recogida de 550 indicadores cuantitativos y cualitativos, en 118 sociedades, gracias a la colaboración de más de 200 usuarios.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2019 se han producido una serie de cambios en el perímetro de sociedades o en la información disponible de años anteriores que pueden afectar la comparabilidad con los datos contenidos en informes de años anteriores. 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. La preparación del informe ha tenido en cuenta los comentarios o recomendaciones sobre el Estado de Información no Financiera correspondientes al ejercicio 2018 realizado por la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

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 o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2019, Ferrovial ha ostentado la presidencia del Grupo Español de Crecimiento Verde.

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 los últimos años la contribución económica con estas organizaciones fue del entorno de 1,2 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 APS2008 y el GRI, consultar página 119 de indicadores GRI.

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.

La compañía ha establecido un proceso bienal de realización de su estudio de materialidad cuya última edición tuvo lugar en 2018. En su fase de análisis se consideraron los requerimientos de marcos de reporting como GRI y SASB, peticiones de inversores socialmente responsables e índices de sostenibilidad, informes sectoriales relevantes, y se realizó una encuesta online a representantes de diversos grupos de interés en los principales mercados en los que opera la compañía. En 2019, partiendo de la base del año anterior, se han analizado los asuntos que han resultado más relevantes para la compañía y sus grupos de interés durante el ejercicio. De este modo el Informe ofrece una visión equilibrada y objetiva de aquellos temas que por su naturaleza han afectado a la compañía de manera significativa.

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
Gobernanza	Describir la visión general de la junta directiva sobre los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Apartado Estrategia Climática (Pág 72). ■ Apartado Gobierno Corporativo (Pág 92).
	Describir el papel de la dirección a la hora de evaluar y gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capítulo de Riesgos, (Pág 84-87). ■ Apartado Estrategia Climática (Pág 72).
Estrategia	Describir los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima que ha identificado la organización a corto, medio y largo plazo.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capítulo Estrategia (Pág 21-22). ■ Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 72). ■ Capítulo de Riesgos (Pág 84-87).
	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.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Apartado de Estrategia Climática (Pág 72) y en cada uno de los apartados relacionados cada una de las divisiones de Ferrovial (Pág 24-35).
	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.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 72).
Riesgos	Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar riesgos relacionados con el clima.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capítulo de Riesgos (Pág 84-87). ■ Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 72).
	Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capítulo de Riesgos (Pág 84-87). ■ Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 72).
	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.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capítulo de Riesgos (Pág 84-87). ■ Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 72).
Métricas	Describir las métricas que utiliza la organización para evaluar los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima y el proceso de gestión de riesgos.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capítulo de Riesgos (Pág 84-87). ■ Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 72).
	Desglosar las emisiones de GEI, Scope 1, Scope 2 y, si se considera apropiado, las Scope 3, y los riesgos asociados.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capítulo de Medio Ambiente (Pág 73). ■ Anexo de indicadores GRI Standards, (Pág 127).
	Describir los objetivos que maneja la organización para gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima y el rendimiento respecto a esos objetivos.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capítulo de Medio Ambiente (Pág 72-74).

Cuadro de mando

ACCIONISTAS	2017	2018	2019
Ingresos (millones de euros)	5.152	5.737	6.054
Flujo operaciones excluidas concesionarias (millones de euros)	999	572	810
Dividendos recibidos (millones de euros) ¹	520	520	520
EMPLEADOS	2017	2018	2019
Plantilla a cierre	95.978	92.113	89.968
Índice de rotación media total (%)	12,67%	8,18%	13,23%
Índice de frecuencia	13,6	12,2	10,3
Índice de gravedad	0,31	0,29	0,25
CLIENTES	2017	2018	2019
Cartera por línea de negocio (millones de euros)	32.063	30.376	29.080
- Servicios	20.918	19.411	17.656
- Construcción	11.145	10.965	11.424
Inversión en I+D (millones de euros)	47	48	45
% satisfacción usuario <i>Managed Lanes</i> (NTE y LBJ)	75%	+80%	77%
Experiencia pasajero HAH (Escala 1-5)	4,2	4,15	4,17
Actividad certificada ISO9001	89%	88%	86%
SOCIEDAD	2017	2018	2019
Renovación presencia en Índices de sostenibilidad: DJSI, Vigeo, CDP, FTSE4Good, MSCI, STOXX	✓	✓	✓
Intensidad de carbono: Emisiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas en términos relativos (tCO ₂ eq/M€) ²	-51%	-55%	-59%
Beneficiarios en agua potable y saneamiento ³	212.605	213.713	223.314
Impuestos (millones de euros) ⁴	2.075	2.127	2.087

(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 (18 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 Ferrovial en dos minutos (Pág 10-17). Capítulo Estrategia y creación de valor. (Pág 20-35)	
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 68-69)	
Principales riesgos	Principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo	Principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados 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 84-87)	
Información sobre cuestiones medioambientales	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 72-74)
		Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	102-11, 102-29 y 102-30	Capítulo Calidad. (Pág 66-67)
		Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	102-29	Actualmente 503 personas trabajan en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que implica un gasto aproximado de 22,86 M€
		Aplicación del principio de precaución	102-11	Capítulo Riesgos. (Pág 84-87). Capítulo de Medio Ambiente (Pág 72 -73)
		Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	307-1	Ver nota 6.3. de las Cuentas Anuales Consolidadas.
	Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de CO ₂ que afectan gravemente al medio ambiente.	103-2, 302-4, 302-5, 305-5, 305-7	Capítulo Medio Ambiente (Pág 72-74)
		Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de cualquier forma de contaminación atmosférica (incluido ruido y contaminación lumínica)	416-1	Capítulo Calidad. (Pág 66-67)
	Uso sostenible de los recursos	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 72-74)
		Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	No aplica	Debido a la naturaleza de sus actividades, 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 74)
Cambio climático	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. Capítulo Medio Ambiente, apartado Economía Circular, (Pág 73-74)	
	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	
	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 Huella de Carbono. (Pág 72-73)	
	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 Huella de Carbono (Pág 72-73)	
Protección de la biodiversidad	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 72-73) y capítulo Aeropuertos (Pág 29)	
	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	304-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad (Pág 73)	
	Impactos causados por las actividades u operaciones de áreas protegidas	304-1, 304-2 y 304-4	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad (Pág 73)	
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	102-7, 102-8, 405-1	Capítulo Personas, (Pág 58-59) Tabla de Indicadores GRI Standards
		Número total y distribución de modalidades de contratos de trabajo	102-8	Tabla de Indicadores GRI Standards
		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 todos los nuevos 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

* Para identificar la información relativa a cada indicador GRI deben utilizarse las tablas de Indicadores GRI Standards (Pág 119-124).

Contenido de la Ley 11/2018	Estándar GRI*	Ubicación / información adicional
Empleo	Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional	405-2 Tabla de Indicadores GRI Standards. Los sistemas de información de Ferrovial no permiten la segregación de esta información por edad al no considerarse material. No obstante, si se desglosa la remuneración media y la mediana por área geográfica y categoría, que son los indicadores de gestión habitualmente utilizados en el Grupo y los que se han considerado materiales
	Brecha salarial	405-2 Capítulo Personas, (Pág 59), y tabla de Indicadores GRI Standards
	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 remuneraciones (Pág 94-95) Informe de Remuneraciones de los Consejeros
	Implantación de políticas de desconexión laboral	402-1 Ferrovial está diseñando una política interna en lo relativo a la desconexión digital en el ámbito laboral. El grupo de trabajo creado para establecer las correspondientes medidas prácticas y efectivas que garanticen la continuidad de negocio y faciliten los medios tecnológicos necesarios para su cumplimiento, está formado por la Oficina de Privacidad, la dirección de Cumplimiento y Asesoría Jurídica, la dirección de Recursos Humanos y Seguridad junto con la representación legal de los trabajadores
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Empleados con discapacidad	405-1 El número de empleados con discapacidad en 2019 ascendió a 1.587
	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 páginas 58-59
	Número de horas de absentismo	403-2 Tabla de Indicadores GRI Standards
	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 Capítulo Seguridad y Salud (Pág 60-61)
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por género.	403-2, 403-3 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
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Organización del diálogo social (incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos)	102-43, 402-1, 403-1 Capítulo Derechos Humanos (Pág 70-71)
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	102-41 Capítulo Derechos Humanos, (Pág 71) y tabla de Indicadores GRI Standards
	Relaciones sociales	403-1, 403-4 El número de convenios colectivos de empresa firmados en 2019 fue de 42. 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 2019, 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

* Para identificar la información relativa a cada indicador GRI deben utilizarse las tablas de Indicadores GRI Standards (Pág 119-124).

Contenido de la Ley 11/2018		Estándar GRI*	Ubicación / información adicional	
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación	404-2	Capítulo Personas (Pág 58-59)
		Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	404-1	Tabla de Indicadores GRI Standards
	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 70-71)
	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 70-71)
		Medidas adoptadas para promover el empleo	103-2, 404-2	Capítulos Personas, Derechos Humanos y Comunidad Local, (Pág 58-59, 70-71 y 78-79)
		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 70-71)
		Protocolos contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	103-2, 406-1	Capítulo Personas (Pág 58-59) y Derechos Humanos (Pág 70-71)
	Información sobre respeto a los derechos humanos	Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos	414-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 70-71)
		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 69)
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos		102-17, 419-1, 411-1	Capítulo Integridad (Pág 68-69). Capítulo Derechos Humanos (Pág 70-71)	
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 70-71)	
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno		103-2	Capítulo Integridad (Pág 68-69)	
Información relativa a la lucha contra la corrupción y la lucha contra el soborno	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	103-2	Capítulo Integridad (Pág 68-69)	
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	103-2, 201-1, 203-2, 415-1	Capítulo Comunidad (Pág 78-79 y 113)	
	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 78-79)	
Información sobre la sociedad	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	102-43, 413-1	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 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 2019 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	
Subcontratación y proveedores	Inclusión de la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	103-3	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 76-77)	
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	102-9, 308-1, 308-2, 407-1, 409-1, 414-1, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 76-77)	
	Sistemas de supervisión y auditorías y resolución de las mismas	308-1, 308-2, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro (Pág 76-77)	
	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	416-1, 416-2, 417-1	Capítulo Autopistas (Pág 30) y capítulo Innovación (Pág 62)	
Consumidores	Sistemas de reclamación y quejas recibidas y resolución de las mismas	102-17, 418-1	Capítulo Calidad (Pág 66-67) e Integridad (Pág 69)	
	Información fiscal	Los beneficios obtenidos país por país	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.8.1
los impuestos sobre beneficios pagados		201-1	Capítulo Gestión Fiscal Responsable (Pág 81)	
	Las subvenciones públicas recibidas	201-4	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.1	

* Para identificar la información relativa a cada indicador GRI deben utilizarse las tablas de Indicadores GRI Standards (Pág 119-124).

Indicadores GRI Standards

FUNDAMENTOS (GRI 101) CONTENIDOS GENERALES (GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2019)

PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN	Página / Referencia	Alcance
102-1 Nombre de la organización	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	20	Ferrovial
102-3 Localización de la sede	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-4 Ubicación de las operaciones	11 y 20	Ferrovial
102-5 Propiedad y forma jurídica	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-6 Mercados servidos	11 y 20	Ferrovial
102-7 Tamaño de la organización	10, 11, 58-59	Ferrovial
102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	58-59 y Anexo Tablas GRI	Ferrovial
102-9 Cadena de suministro	76-77 y Anexo Tablas 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 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-11 Principio o enfoque de precaución	84-85	Ferrovial
102-12 Iniciativas externas	113	Ferrovial
102-13 Afiliación a asociaciones	113	Ferrovial
ESTRATEGIA	Página/Referencia directa	Alcance
102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	7, 21-22, 84-85	Ferrovial
102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades	7, 84-85	Ferrovial
ÉTICA E INTEGRIDAD	Página/Referencia directa	Alcance
102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	14, 68-69, 78-79	Ferrovial
102-17 Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	68-69	Ferrovial
GOBERNANZA	Página/Referencia directa	Alcance
102-18 Estructura de gobernanza	90-91 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-19 Delegación de autoridad	110 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-20 Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales	110 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-21 Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales	113	Ferrovial
102-22 Composición del máximo órgano de gobierno y sus comités	90-91 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-23 Presidente del máximo órgano de gobierno	90-91 Apartados C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-24 Nominación y selección del máximo órgano de gobierno	90-91 Apartados C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-25 Conflictos de intereses	68-69 Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-26 Función del máximo órgano de gobierno en la selección de propósitos, valores y estrategia	90-91	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 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-29 Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	90-91 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-30 Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	90-91 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial

102-31 Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales	90-91 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-32 Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad	110	Ferrovial
102-33 Comunicación de preocupaciones críticas	69, 110 y 113	Ferrovial
102-34 Naturaleza y número total de preocupaciones críticas	69, 110 y 113	Ferrovial
102-35 Políticas de remuneración	94-95	Ferrovial
102-36 Proceso para determinar la remuneración	94-95	Ferrovial
102-37 Involucramiento de los grupos de interés en la remuneración	94-95	Ferrovial
102-38 Ratio de compensación total anual	Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
102-39 Ratio del incremento porcentual de la compensación total anual	Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS	Página/Referencia directa	Alcance
102-40 Lista de grupos de interés	113	Ferrovial
102-41 Acuerdos de negociación colectiva	71, Anexo a indicadores GRI Standards y Tabla de contenidos Ley de Información no financiera	Ferrovial
102-42 Identificación y selección de grupos de interés	2, 113	Ferrovial
102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	110 y 113	Ferrovial
102-44 Temas y preocupaciones clave mencionados	111 y 113	Ferrovial
PRÁCTICAS PARA LA ELABORACIÓN DE INFORMES	Página/Referencia directa	Alcance
102-45 Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial
102-46 Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema	2, 112 y 113	Ferrovial
102-47 Lista de temas materiales	111 y 113	Ferrovial
102-48 Reexpresión de la información	112	Ferrovial
102-49 Cambios en la elaboración de informes	112	Ferrovial
102-50 Periodo objeto del informe	Ejercicio 2019	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	2, 112, 124, 133-136	Ferrovial
102-55 Índice de contenidos GRI	119-125	Ferrovial
102-56 Verificación externa	135-138	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES			
Enfoque de gestión			
GRI 103: Enfoque de Gestión 2019	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	113	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	10-12 y 111	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	10-12	Ferrovial
Desempeño económico			
GRI 201: Desempeño Económico 2019	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	Anexo a Indicadores GRI Standards 72-74 y 87	Ferrovial
	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	Adicionalmente, Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe CDP. La información relativa a 2019 estará disponible a lo largo de 2020	Ferrovial
	201-3 Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	Nota 6.6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial
	201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	Nota 6.1 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial
Presencia en el mercado			
GRI 202: Presencia en el mercado 2019	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 es la siguiente en los países con presencia significativa por género (Hombre/Mujer) es la siguiente:: España: 1,34/1,34 Reino Unido: 1/1 Estados Unidos: 1,71/1,7 Polonia: 1/1 Chile: 1,04/1,04	Ferrovial
	202-2 Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	En 2019, la proporción de directivos locales ha sido del 85,79%	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
Impactos económicos indirectos			
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2019.	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	78-79	Ferrovial
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	21, 22, 58-59, 70-71, 72-74, 76-77	Ferrovial
Prácticas de adquisición			
GRI 204: Prácticas de adquisición 2019	204-1 Proporción de gasto en proveedores locales	La proporción de proveedores locales en 2019 ha sido del 92%. Los proveedores no centralizados contratados localmente se clasifican como proveedores locales	Ferrovial
Anticorrupción			
GRI 205: Anticorrupción 2019	205-1 Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	68-69	Ferrovial
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	68-69	Ferrovial
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	68-69	Ferrovial
Competencia desleal			
GRI 206: Competencia desleal 2019	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal, las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En el ejercicio 2019, se encontraban abiertos 2 expedientes y litigios relacionados con las prácticas monopólicas. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial. Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial
ASPECTOS AMBIENTALES MATERIALES			
Enfoque de gestión			
GRI 103: Enfoque de Gestión 2019	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	113	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	72-74 y 111	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	72-74	Ferrovial
Materiales			
GRI 301: Materiales 2019	301-1 Materiales utilizados por peso o volumen	Anexo a Indicadores GRI Standards. Se informa del material consumido más representativo de cada división. El material más significativo puede cambiar cada año en función de los proyectos por lo que el dato no es comparable	Ferrovial
	301-2 Materiales reciclados consumidos	Anexo a indicadores GRI Standards	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 2019	302-1 Consumo energético dentro de la organización	Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
	302-2 Consumo energético fuera de la organización	El consumo energético derivado del consumo de electricidad y de las pérdidas debidas al transporte de la electricidad es de 1.292.997 GJ.	Ferrovial
	302-3 Intensidad energética	La intensidad energética es de 560 GJ/M€	Ferrovial
	302-4 Reducción del consumo energético	El consumo energético con respecto a 2018 ha disminuido un 7,10 %	Ferrovial
	302-5 Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	32, 72-74	Ferrovial
Agua			
GRI 303: Agua 2019	303-1 Extracción de agua por fuente	Anexo a indicadores GRI Standards. Los datos reportados de 2019 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	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 Agua reciclada y reutilizada	El consumo de agua reciclada más la del agua reutilizada asciende a 139.970 m³. Los datos reportados incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe	Ferrovial
Biodiversidad			
GRI 304: Biodiversidad 2019	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 2019, Ferrovial trabajó en 17 proyectos sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país	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 hábitats 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	Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
Emisiones			
GRI 305: Emisiones 2019	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	73. Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	73. Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	73. Anexo a indicadores GRI Standards. 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 66 tCO ₂ /INCIN (M€)	Ferrovial
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	72-73 Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	Este dato no se considera material.	Ferrovial
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
Efluentes y residuos			
GRI 306: Efluentes y residuos 2019	306-1 Vertido de aguas en función de su calidad y destino	El vertido total de aguas residuales ha ascendido a 1.115.959 m ³ . 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	Anexo a indicadores GRI Standards. Los datos reportados de 2019 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe	Ferrovial
	306-3 Derrames significativos	Durante 2019 no se han registrado derrames significativos	Ferrovial
	306-4 Transporte de residuos peligrosos	Durante 2019 la cantidad de residuos transfronterizos transportados fue de 47,32 t	Ferrovial Servicios España
	306-5 Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o escorrentías	En los proyectos desarrollados por Ferrovial en 2019, 19 tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades, de los cuales 2 se iniciaron en 2019	Ferrovial Agroman
Cumplimiento ambiental			
GRI 307: Cumplimiento ambiental 2019	307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	El importe de las sanciones más significativas abonadas en el ejercicio 2019 por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 25.200€, correspondientes a un expediente impuesto durante el ejercicio 2019, y 90.751€ correspondientes a dos expedientes impuestos en ejercicios anteriores	FS España Oficinas Centrales (Ferrovial Servicios, S.A.) y Ferrovial Agroman Portugal
Evaluación ambiental de proveedores			
GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores 2019	308-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	Capítulo Cadena de Suministros pág 76	Ferrovial
	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	(Ver pág. 76-77) 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
ASPECTOS SOCIALES MATERIALES			
Enfoque de gestión			
GRI 103: Enfoque de Gestión 2019	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	113	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	72-74 y 111	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	72-74	Ferrovial
Empleo			
GRI 401: Empleo 2019	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	Anexo a indicadores GRI Standards	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 2019	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 2019	403-1 Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad	Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
	403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional.	Anexo a indicadores GRI Standards. La información relativa a contratistas se incluye exclusivamente en el cálculo de la variación del índice de frecuencia global	Ferrovial
	403-3 Trabajadores con alta incidencia o alto riesgo de enfermedades relacionadas con su actividad	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
	403-4 Temas de salud y seguridad tratados en acuerdos formales con sindicatos	Los acuerdos en esta materia cubiertos con las organizaciones sindicales se realizan a través de los convenios del sector que regulan de forma específica materias como la formación e información, protecciones colectivas, equipos de trabajo, etc	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
Formación y enseñanza			
GRI 404: Formación y enseñanza 2019	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	Anexo a indicadores GRI Standards	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	El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovial es de un 33,12 %	Ferrovial
Diversidad e igualdad de oportunidades			
GRI 405: Diversidad e igualdad de oportunidades 2019	405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	Anexo a indicadores GRI Standards. Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2019	Ferrovial
	405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	Anexo a indicadores GRI Standards	Ferrovial
Igualdad de retribución entre mujeres y hombres			
GRI 406: No discriminación 2019	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas.	69. 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 2019	407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	76	Ferrovial
Trabajo infantil			
GRI 408: Trabajo infantil 2019	408-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	76	Ferrovial
Trabajo forzoso u obligatorio			
GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio 2019	409-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	76	Ferrovial
Prácticas en materia de seguridad			
GRI 410: Prácticas en materia de seguridad 2019	410-1 Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	Los vigilantes de seguridad 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 2019	411-1 Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	Durante el ejercicio 2019, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas. Las controversias identificadas se describen en la página 69	Ferrovial
Evaluación de derechos humanos			
GRI 412: Evaluación de derechos humanos 2019	412-1 Operaciones sometidas a revisiones o evaluaciones de impacto sobre los derechos humanos	70-71 Durante el ejercicio 2019, Ferrovial no ha realizado revisiones específicas para evaluar el impacto en materia de derechos humanos	Ferrovial
	412-2 Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	69	Ferrovial
	412-3 Acuerdos y contratos de inversión significativos con cláusulas sobre derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos	68-69, 70-71 y 76-77	Ferrovial
Comunidades locales			
GRI 413: Comunidades locales 2019	413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	78-79	Ferrovial
	413-2 Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	Durante 2019, 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 2019	414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	76	Ferrovial
	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	76	Ferrovial
Política pública			
GRI 415: Política pública 2019	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	68-69 y 113	Ferrovial
Salud y seguridad de los clientes			
GRI 416: Salud y seguridad de los clientes 2019	416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	66-67	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 2019 se han cerrado con sanción 109 expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial
Marketing y etiquetado			
GRI 417: Marketing y etiquetado 2019	417-1 Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios	66-67	Ferrovial
	417-2 Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios	No se han identificado incumplimientos en esta materia	Ferrovial
	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	No se han identificado incumplimientos en esta materia	Ferrovial
Privacidad del cliente			

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
GRI 418: Privacidad del cliente 2019	418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	No se han identificado incumplimientos significativos en esta materia	Ferrovial
Cumplimiento socioeconómico			
GRI 419: Cumplimiento socioeconómico 2019	419-1 Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	En el ejercicio 2019 se han cerrado con sanción 109 expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2019 de Ferrovial	Ferrovial

PRINCIPIOS DE REPORTE

Norma AA1000 APS2008

La norma se basa en tres 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.

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	2018		2019
		Hombres	Mujeres	
Jornada Completa	75.418	60.221	18.095	58.177
				17.241
Jornada Parcial	14.550	4.817	8.980	4.079
				10.471

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

	Total	2018		2019
		Hombres	Mujeres	
Contrato Temporal	16.556	13.118	5.007	11.369
				5.187
Contrato Indefinido	73.412	51.920	22.068	50.887
				22.525

	Fijos		Eventuales		Total		Total
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Executives	156,1	20,5	7,5	3,0	163,6	23,5	187,1
Senior Manager	746,4	151,7	70,2	2,1	816,6	153,8	970,4
Manager	3.186,0	955,3	174,9	22,7	3.360,9	978,0	4.338,9
Senior Professional / Supervisor	2.742,2	1.150,7	107,7	54,6	2.849,9	1.205,2	4.055,1
Professional	3.835,6	1.707,4	695,6	335,1	4.531,2	2.042,5	6.573,8
Administratives / Support	835,6	1.253,7	160,7	207,8	996,2	1.461,5	2.457,7
Blue Collar	39.704,8	17.023,2	11.366,0	4.533,8	1.070,8	21.557,0	72.627,7
Total	51.206,7	22.262,6	12.582,5	5.158,9	63.789,2	27.421,6	91.210,7

Número de empleados a cierre por región y género

	2018	2019		Total
		Hombres	Mujeres	
España	42.045	25.815	16.447	42.262
Reino Unido	16.356	11.757	4.358	16.115
Resto	10.350	7.807	1.691	9.498
USA	4.490	4.576	730	5.306
Canadá	378	654	68	722
Polonia	6.734	4.950	1.443	6.393
Australia	11.760	6.659	3.013	9.672
TOTAL	92.113	62.218	27.750	89.968

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 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

	2017	2018	2019
TOTAL Ferrovial	133,63	103,18	117,05
EE.UU.	7,70	5,79	7,39
España	33,78	32,59	26,18
Polonia	24,76	27,93	30,97
Reino Unido	25,79	23,78	21,76
Australia	8,72	13,03	17,44
Chile	14,54	15,12	15,09

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

	2017	2018	2019
TOTAL Ferrovial	48,79%	20,07%	-15,91%
EE.UU.	25,94%	36,36%	-8,91%
España	10,44%	3,93%	19,38%
Polonia	13,04%	2,99%	-14,75%
Reino Unido	-15,93%	2,68%	7,81%
Australia	89,15%	-55,50%	-48,20%
Chile	-1,85%	-15,54%	5,41%

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

	Total Plantilla	Empleados representados	% 2019	% 2018
España	42.262	42.250	99,9%	99%
Reino Unido	16.115	4.231	26,3%	33%
Resto	8.042	4.472	55,6%	25%
EE.UU.	5.306	56	1,1%	10%
Canadá	722	305	42,2%	-
Polonia	6.393	5.210	81,5%	75%
Australia y Nueva Zelanda	11.128	9.757	87,7%	75%
Total	89.968	66.281	73,7%	69%

201-1 VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

VALOR ECONÓMICO GENERADO (M€)	2017	2018	2019
a) Ingresos			
Cifra de ventas	5.152	5.737	6.054
Otros ingresos de explotación	1	2	2
Ingresos financieros	36	72	101
Enajenaciones de inmovilizado	47	95	423
Beneficios puesta en equivalencia	175	240	269
Total	5.411	6.146	6.849

VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO (M€)			
b) Consumos y gastos⁽¹⁾			
Consumo	818	985	949
Otros gastos de explotación	2.905	3.324	3.958
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	915	945	1.027
d) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas	218	240	238
Operaciones de autocartera ⁽²⁾	302	280	282
Gastos financieros	305	287	328
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades	38	19	39
Total	5.501	6.080	6.821
VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€)	-90	66	28

(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.

301-1 MATERIALES UTILIZADOS POR PESO O VOLUMEN

	2017	2018	2019
Papel (kg)	719.591	616.444	706.053
Madera (m ³)	54.059	48.131	31.861
Betún (t)	223.755	268.994	250.806
Hormigón (t)	6.415.640	6.858.266	5.951.699
Acero corrugado (t)	200.664	162.558	179.861

302-1 CONSUMO ENERGÉTICO DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN

	2017*	2018*	2019
Diésel	6.058.020	5.167.428	4.532.451
Fuel	78.994	98.703	157.533
Gasolina	472.599	289.117	586.315
Gas Natural	3.039.568	260.542	304.364
Carbón	390.225	570.558	361.701
Queroseno	21.189	20.221	24.938
Propano	18.467	27.732	22.793
LPG	11.540	6.600	6.856
TOTAL	10.090.602	6.440.901	5.996.951
Servicios	379.427	315.478	188.480
Construcción	421.327	342.664	270.934
Autopistas	66.489	61.702	61.360
Corporación	4.501	4.073	4.239
Aeropuertos	30	2	4
TOTAL	871.774	723.919	525.018
Servicios	154.964	227.537	438.589
Construcción	447.483	449.183	323.981
Autopistas	4.049	4.009	4.058
Corporación	0	0	0
Aeropuertos	0	0	0
TOTAL	606.496	680.729	766.628

(*) Los datos de 2017 y 2018 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2019.

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	ESA	Otros
<i>Alasmodonta heterodon</i>	Dwarf Wedge Mussel	Vulnerable (VU)	En peligro	
<i>Ammospermophilus nelsoni</i>	San Joaquin antelope squirrel	Endangered (EN) En Peligro		
<i>Apium repens</i>	Creeping Marshwort/ Apio rastrero	Vulnerable (VU)		
<i>Cambarus howardi</i>	Chattahoochee Crayfish	Least Concern "Poco preocupante" (LC)		Protegido por Georgia Endangered Wildlife Act
<i>Cedrela odorata</i>	Cedro americano / Spanish Cedar	Vulnerable (VU)		
<i>Chioglossa lusitanica</i>	Golden-striped salamander/ Salamandra rabilarga	Vulnerable (VU)		
<i>Delma torquatta</i>	Collared delma	Least Concern "Poco preocupante" (LC)		
<i>Hirundo rustica</i>	Golondrina común (Barn swallow)	Least Concern "Poco preocupante" (LC)	En Peligro	"De interés especial" en Catálogo Nacional de Especies Amenazadas
<i>Mustela lutreola</i>	Visón europeo	Critically endangered "Amenaza crítica" (CR)		
<i>Juglans cinerea</i>	Nogal blanco americano (Butternut)	Endangered (EN) En Peligro		
<i>Margaritifera margaritifera</i>	Freshwater pearl mussel/ Mejillón de río	Endangered (EN) En Peligro		
<i>Myotis lucifugus</i>	Pequeño murciélago café (Little Brown Myotis)	Endangered (EN) En Peligro	En Peligro de extinción	
<i>Myotis septentrionalis</i>	Northern Long-eared Bat	Near threatened (NT)		
<i>Neophron percnopterus</i>	Alimoche (Egyptian vulture)	Endangered (EN) En Peligro		"En peligro" (Libro Rojo de las Aves de España)
<i>Otis tarda</i>	Great Bustard/ Avutarda	Vulnerable (VU)		
<i>Oxyura leucocephala</i>	White-headed duck/ Malvasia cabeciblanca	Endangered (EN) En Peligro		
<i>Petrochelidon pyrrhonota</i>	Golondrina Risquera (Cliff Swallow)	Least Concern "Poco preocupante" (LC)		
<i>Pseudophryne australis</i>	Red crowned toadlet	Vulnerable (VU)		
<i>Testudo graeca</i>	Common Tortoise/ Tortuga mora	Vulnerable (VU)		

301-2 MATERIALES REICLADOS CONSUMIDOS

	2017	2018*	2019
Total de material reciclado (t)	767.186	2.726.667	2.541.258

(*) Los datos de 2018 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2019.

302-1 CONSUMO ENERGÉTICO DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN

ENERGÍA PRODUCIDA (GJ)	2017	2018	2019
Energía Eléctrica por recuperación de biogás	354.039	329.473	207.541
Energía térmica por valorización de biogás	202.812	261.406	31.349
Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua	110.464	113.380	120.155
Energía eléctrica generada en secado térmico	286.657	352.379	285.752
Energía generada en plantas de incineración		598.836	763.254
TOTAL	953.972	1.655.474	1.408.051

302-2 CONSUMO ENERGÉTICO FUERA DE LA ORGANIZACIÓN

	2017	2018	2019
Carbón	746.609	1.012.286	569.786
Gasoil	87.398	90.077	45.159
Gas	653.127	457.585	260.090
Biomasa	54.845	101.151	78.764
Residuos	9.080	13.253	10.714
Resto	658.620	491.549	328.485
TOTAL	2.209.680	2.165.902	1.292.997

303-1 EXTRACCIÓN DE AGUA POR FUENTE

	2017*	2018*	2019
Consumo de agua (m ³)	6.301.624	5.834.952	5.615.132

(*) Los datos de 2017 y 2018 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2019.

305-1 EMISIONES DIRECTAS DE GEI (ALCANCE 1) (tCO₂e)

POR NEGOCIO	2009 (Año base)	2017	2018*	2019
Budimex	27.744	55.008	77.094	64.373
Cadagua	18.669	1.010	599	606
FASA	61.287	116.525	81.326	85.681
Webber	55.532	36.221	40.664	41.572
Ferrovial Corporación	375	298	260	219
Cintra	3.145	2.171	2.220	2.053
Amey	252.999	215.380	216.716	233.669
Broadspectrum	98.015	98.294	62.539	42.177
Ferrovial Servicios	393.932	336.302	335.637	321.607
Transchile	41	41	30	17
TOTAL tCO₂e	911.740	861.251	817.084	791.974

(*) Los datos de 2018 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2019.

POR FUENTE	2009 (Año base)	2017	2018*	2019
Refrigerantes	185	8	136	128
Estacionarias	257.927	312.558	287.157	292.555
Calefacción	3.794	4.302	5.356	7.591
Maquinaria	254.133	308.256	281.801	284.964
Móviles	382.178	332.990	307.211	271.220
Difusas	271.450	215.695	222.580	228.071
TOTAL tCO₂e	911.740	861.251	817.084	791.974

(*) Los datos de 2018 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2019.

Biogénico CO ₂ (tCO ₂ e)	2009 (año base)	2017	2018	2019
Construcción	768	50.717	51.935	54.678
Servicios	729.776	733.487	736.842	733.912
TOTAL	730.544	784.205	788.777	788.590

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

POR NEGOCIO	2009 (Año base)	2017*	2018*	2019
Budimex	19.921	17.154	18.446	15.953
Cadagua	44.552	14.087	11.138	6.713
FASA	13.647	17.741	10.723	10.180
Webber	10.023	6.661	6.112	3.050
Ferrovial Corporación	521	382	345	360
Cintra	12.538	7.920	7.640	7.563
Amey	14.291	2.563	2.524	2.108
Broadspectrum	27.946	26.986	22.126	21.328
Ferrovial Servicios	15.049	18.435	12.376	2.070
Transchile	4	4	0	1
TOTAL tCO₂e	158.492	111.932	91.430	69.327

(*) Los datos de 2017 y 2018 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2019.

EMISIONES DE GEI (SCOPE 1 + SCOPE 2) (tCO₂e/M€)

POR NEGOCIO	2009 (Año base)	2017	2018	2019
Autopistas	60,26	22,94	17,36	15,61
Construcción	46,22	55,48	47,59	43,2
Servicios	230,75	99,09	96,25	87,74
Corporación	10,43	128,69	175,56	46,87
Aeropuertos	6,29	6,29	4,69	2,6
Emisiones relativas (tCO₂e/M€)	162,36	79,37	73,10	66,18

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 ni las compras de acero corrugado.

• *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, detallados en el indicador 301-1 excepto el acero corrugado.

• *Waste generated in operations*: Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa que han sido reportados en cada ejercicio.

• *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 en participadas, sólo se contabilizan las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos. A fecha de la publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes al 2019 por lo que se han considerado las emisiones de 2018.

• *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)	2017	2018	2019
<i>Business travel</i>	6.606	8.181	8.334	7.232
<i>Capital Goods</i>	569.407	288.004	314.611	118.081
<i>Employee commuting</i>	792	3.221	1.821	1.763
<i>End of life treatment of sold products</i>	52.703	39.245	37.456	28.070
<i>Fuel and energy related activities</i>	191.927	219.335	178.902	136.217
<i>Purchased goods and services</i>	743.192	461.150	489.189	426.605
<i>Upstream leased</i>	1.405	0	0	0
<i>Upstream transportation and distribution</i>	461.487	407.580	434.112	376.832
<i>Use of sold product</i>	641.031	555.585	587.563	692.499
<i>Waste generated in operations</i>	191.948	150.777	140.808	141.389
<i>Investments</i>	805.044	566.067	569.388	569.388
TOTAL	3.665.541	2.699.147	2.762.183	2.498.075

305-5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

	2017	2018	2019
EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACIÓN DE BIOGÁS			
GEI evitadas por la actividad de triaje (tCO ₂ e)	699.498	659.059	899.577
GEI evitadas por la captación de biogás (tCO ₂ e)	729.724	815.778	778.721
GEI evitadas por la captación de biogás en plantas de tratamiento (tCO ₂ e)	432.248	420.360	422.724
EMISIONES EVITADAS POR GENERACIÓN DE ENERGÍA			
En vertederos (tCO ₂ e)	32.060	29.626	18.760
En plantas de tratamiento de Agua (tCO ₂ e)	33.684	39.511	34.429
En plantas de incineración de residuos (tCO ₂ e)		56.560	71.347
EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES			
Electricidad comprada a terceros (tCO ₂ e)	36.923	51.076	87.345
TOTAL	1.964.137	2.071.970	2.312.903

305-7 ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NOX), ÓXIDOS DE AZUFRE (SOX) Y OTRAS EMISIONES SIGNIFICATIVAS AL AIRE

	NOx (t)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	118,96	46,89	10,85	143,90	28,36
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	998,83	2,157	272,76	0	123,71
Emisiones procedentes de Electricidad	45,44	17,64	0,35	71,16	3,87
	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	944,24	162,62	49,59	0	85,41

306-2 RESIDUOS POR TIPO Y MÉTODO DE ELIMINACIÓN

	2017	2018	2019
Residuos producidos de construcción y demolición (m ³)	1.439.795	2.344.504	1.466.767
Total de tierras de excavación (m ³)	27.612.500	19.363.051	21.648.346
Tierra vegetal reutilizada (m ³)	1.458.280	922.936	2.894.515
Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra (m ³)	5.287.068	528.749	762.077
Material reutilizado en obra (m ³)	15.498.439	14.336.346	12.059.463
Material enviado a otra obra o relleno autorizado (m ³)	5.368.713	3.575.020	5.932.290
Total residuos peligrosos (t) ⁽¹⁾	27.944	18.419	37.973
Total residuos no peligrosos (t) ⁽²⁾	430.642	450.707	443.691

(1) Incluye principalmente los lixiviados, lodos, tierras contaminadas y aceites.

(2) Los residuos no peligrosos de 2017 y 2018 han sido recalculados, excluyéndose los residuos tratados procedentes de servicios de limpieza y mantenimiento prestados por FB Serwis.

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	Clase
Hospital Fraternidad - Muprespa Habana	España	LEED Platino
Nave B Pulsar en Torija	España	LEED Plata
Nave Pulsar en Torija	España	LEED Plata
Edif. Oficinas Citrus Pozuelo	España	LEED Platino
Edif. Oficinas Las Tablas	España	LEED Oro
C.I.T Metro de Madrid	España	Verde
Centro de enseñanza universitaria IESE	España	LEED Oro
Nave Ariane 6 y urbanización Airbus Getafe	España	BREEAM Good
Edificio comercial y de oficinas IKEA Poznań	Polonia	BREEAM Very Good
Ampliación, reconstrucción y renovación de la Escuela Primaria N° 2 con Departamentos de Integración. Soldados del 2do Distrito del Ejército del Interior 'Ceków' en Marki en ul. Escuela 9	Polonia	BREEAM Good, Green Building Standard
Siemens - construcción de un edificio de oficinas en ul. Nicupnicza 11 en Varsovia	Polonia	LEED Oro
ZBCB - Marecka Centrum Edukacji-Rekreacyjne	Polonia	BREEAM Very Good
Karolkowa 2B - complejo de edificios A y B	Polonia	BREEAM Good
Camelia zespót miesz.ul.Potrzebna Wtochy	Polonia	HQE

401-1. NUEVAS CONTRATACIONES DE EMPLEADOS Y ROTACIÓN DE PERSONAL

A lo largo de 2019, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 30.305, lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 33,68%, 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
EE.UU	Hombres		1.296	1.834	1.459	4.589
	Mujeres		219	281	189	689
Canadá	Hombres		114	215	411	740
	Mujeres		16	14	33	63
Reino Unido	Hombres		673	765	659	2.097
	Mujeres		289	343	258	890
Polonia	Hombres		255	340	194	789
	Mujeres		128	84	21	233
España	Hombres		1.379	1.940	1.397	4.716
	Mujeres		890	1.641	2.323	4.854
Australia	Hombres		490	716	500	1.706
	Mujeres		260	331	294	885
Resto de países	Hombres		1.464	3.046	2.281	6.791
	Mujeres		326	445	492	1.263
TOTAL	Hombres		5.671	8.856	6.901	21.428
	Mujeres		2.128	3.139	3.610	8.877
Subtotal			7.799	11.995	10.511	

El índice de rotación voluntario e involuntario de 2019 desglosado por categoría profesional, edad y género es el siguiente

	VOLUNTARIA						INVOLUNTARIA*						TOTAL						TOTAL POR CATEGORIA
	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%	0,00%	0,02%
Senior Manager	0,00%	0,01%	0,01%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%	0,02%	0,00%	0,01%	0,00%	0,06%
Manager	0,02%	0,14%	0,05%	0,00%	0,05%	0,02%	0,01%	0,05%	0,04%	0,00%	0,02%	0,01%	0,03%	0,19%	0,09%	0,00%	0,07%	0,03%	0,41%
Senior Professional / Supervisor	0,04%	0,11%	0,04%	0,01%	0,07%	0,02%	0,01%	0,05%	0,06%	0,01%	0,01%	0,01%	0,05%	0,16%	0,10%	0,02%	0,08%	0,03%	0,43%
Professional	0,20%	0,22%	0,08%	0,11%	0,13%	0,02%	0,05%	0,07%	0,09%	0,02%	0,03%	0,02%	0,25%	0,30%	0,17%	0,13%	0,16%	0,04%	1,04%
Administratives / Support	0,06%	0,03%	0,04%	0,10%	0,06%	0,02%	0,01%	0,04%	0,01%	0,02%	0,02%	0,02%	0,07%	0,07%	0,05%	0,12%	0,08%	0,04%	0,44%
Blue Collar	1,14%	1,87%	1,33%	0,30%	0,81%	0,54%	0,94%	1,86%	1,41%	0,13%	0,26%	0,25%	2,08%	3,73%	2,74%	0,43%	1,07%	0,78%	10,84%
Subtotal por edad	1,46%	2,39%	1,56%	0,51%	1,13%	0,62%	1,01%	2,09%	1,63%	0,19%	0,33%	0,30%	2,48%	4,48%	3,19%	0,70%	1,46%	0,92%	
Subtotal por género	5,42%			2,26%			4,73%			0,82%			10,14%			3,09%			13,23%
Total	7,68%						5,55%												

* El número total de bajas involuntarias de 2019 fue de 5.059

403-1 REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN COMITÉS FORMALS TRABAJADOR-EMPRESA DE SALUD Y SEGURIDAD

	2017	2018	2019
Porcentaje de trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud	63,4	70,2	70,3

CRE6. PORCENTAJE DE LAS OPERACIONES DE LA ORGANIZACIÓN VERIFICADAS SEGÚN UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD INTERNACIONALMENTE RECONOCIDO

	2017	2018	2019
Porcentaje organización certificada bajo un sistema de gestión de seguridad y salud	95	94	92

* Durante 2019 se ha modificado el criterio de cálculo realizándose el porcentaje de actividad certificada sobre la plantilla media para 2017, 2018 y 2019

403-2 TIPOS DE ACCIDENTES Y TASAS DE FRECUENCIA DE ACCIDENTES, ENFERMEDADES PROFESIONALES, DÍAS PERDIDOS, ABSENTISMO Y NÚMERO DE MUERTES POR ACCIDENTE LABORAL O ENFERMEDAD PROFESIONAL

	2017	2018	2019
Índice de Frecuencia	13,6	12,2	10,3
Índice de Frecuencia (incluyendo contratistas)	10,8	10,0	7,7
Índice de Gravedad	0,31	0,29	0,25
Tasa de absentismo	5,28	5,66	5,54
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales	0,56	0,44	0,39
Horas de absentismo (mill.horas)		9,77	9,52

I Frecuencia = número accidentes con baja*1,000,000/Nº horas trabajadas

II Gravedad = nº jornadas perdidas * 1,000/Nº horas trabajadas

Nota: en 2019 hubo catorce accidentes fatales, cinco accidentes de trabajadores propios y nueve de trabajadores contratistas.

404-1 MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN TOTALES Y MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN AL AÑO POR EMPLEADO

	2017	2018	2019							Horas por empleado 2019
			Executives	Senior Manager	Manager	Senior Professional / Supervisor	Professional	Administratives / Support	Blue Collar	
Corporación	26.079	34.342	707	2.956	2.022	10.663	1.798	1.127	180	40,78
Construcción	195.515	192.331	1.542	13.808	49.841	39.277	49.395	13.050	33.032	11,80
Servicios	613.381	606.195	1.754	5.069	29.561	31.007	31.797	28.664	520.878	9,03
Autopistas	18.950	21.087	-	1.066	3.367	2.758	1.877	885	4.493	29,13
Inmobiliaria	2.064	1.145	107	22	326	160	160	80	-	5,55
Aeropuertos	1.091	1.941	-	861	723	547	68	319	-	51,39
Subtotal			4.110	23.782	85.840	84.412	85.095	44.125	558.583	9,85
TOTAL	857.079	857.041				885.947				

405-1 DIVERSIDAD EN ÓRGANOS DE GOBIERNO Y EMPLEADOS

		2019								Subtotal	Total
		Executives	Senior Manager	Manager	Senior Professional / Supervisor	Professional	Administratives / Support	Blue Collar			
Corporación	Hombres	51	40	28	93	18	5	53	288	477	
	Mujeres	8	24	20	83	14	24	16	189		
Autopistas	Hombres	0	49	70	38	31	7	139	334	496	
	Mujeres	0	13	21	34	29	25	40	162		
Aeropuertos	Hombres	0	13	14	6	0	0	0	33	49	
	Mujeres	0	4	1	6	0	5	0	16		
Construcción	Hombres	75	289	1.717	1.240	2.675	521	7.771	14.288	16.940	
	Mujeres	4	38	346	411	1.157	519	177	2.652		
Servicios	Hombres	32	346	1.498	1.403	1.358	349	42.268	47.254	71.852	
	Mujeres	9	84	549	667	816	1.027	21.446	24.598		
Inmobiliaria	Hombres	3	6	23	7	17	1	2	59	154	
	Mujeres	1	0	20	11	49	13	1	95		
TOTAL	Hombres	161	743	3.350	2.787	4.099	883	50.233	62.256	89.968	
	Mujeres	22	163	957	1.212	2.065	1.613	21.680	27.712		

405-2 RATIO DEL SALARIO BASE Y DE LA REMUNERACIÓN DE MUJERES FRENTE A HOMBRES

Brecha salarial 2019 (expresado en moneda local).

País	Genero	% de empleados	Salario mediana	Salario medio	% brecha salarial (salario mediana)	% brecha salarial (salario medio)
España	Hombres	61%	28.900 €	32.503 €	16,93%	15,50%
	Mujeres	39%	24.008 €	27.464 €		
Reino Unido	Hombres	73%	£31.461	£35.422	28,95%	25,60%
	Mujeres	27%	£22.354	£26.354		
Australia	Hombres	69%	87998 AUD	94.018 AUD	27,34%	26,50%
	Mujeres	31%	63.936 AUD	69.099 AUD		
EE.UU.	Hombres	87%	\$65.216	\$66.311	-1,70%	-1,76%
	Mujeres	13%	\$66.324	\$67.475		
Polonia	Hombres	77%	106.902 zł	116.029 zł	10,65%	12,55%
	Mujeres	23%	95.514 zł	101.465 zł		
Chile	Hombres	90%	14.062.402 CLP	14.828.112 CLP	1,19%	3,23%
	Mujeres	10%	13.894.918 CLP	14.349.130 CLP		
Portugal	Hombres	53%	10.029 €	10.605 €	8,16%	11,90%
	Mujeres	47%	9.210 €	9.343 €		

405-2 RATIO DEL SALARIO BASE Y DE LA REMUNERACIÓN DE MUJERES FRENTE A HOMBRES
 Salarios medios por categoría profesional (expresado en moneda local).

País	Categoría profesional	Género	% de empleados	Salario medio
España	Executives/Senior Manager/Manager	Hombres	80	103.742 €
		Mujeres	20	76.028 €
	Senior Professionals/Supervisors	Hombres	66	49.230 €
		Mujeres	34	42.011 €
	Professionals	Hombres	70	43.253 €
		Mujeres	30	34.045 €
	Administratives/Support	Hombres	54	32.155 €
		Mujeres	46	29.981 €
	Blue Collars	Hombres	60	28.303 €
		Mujeres	40	25.864 €
	TOTAL 2019	Hombres	61	32.503 €
		Mujeres	39	27.464 €
TOTAL 2018	Hombres	62	32.941 €	
	Mujeres	38	28.051 €	
Reino Unido	Executives/Senior Manager/Manager	Hombres	77	£72.513
		Mujeres	23	£55.226
	Senior Professionals/Supervisors	Hombres	80	£39.066
		Mujeres	20	£46.927
	Professionals	Hombres	60	£48.647
		Mujeres	40	£41.009
	Administratives/Support	Hombres	15	£23.453
		Mujeres	85	£23.420
	Blue Collars	Hombres	76	£29.946
		Mujeres	24	£21.148
	TOTAL 2019	Hombres	73	£35.422
		Mujeres	27	£26.354
TOTAL 2018	Hombres	74	£31.706	
	Mujeres	26	£19.845	
Australia	Executives/Senior Manager/Manager	Hombres	71	223.028 AUD
		Mujeres	29	172.683 AUD
	Senior Professionals/Supervisors	Hombres	70	125.956 AUD
		Mujeres	30	90.132 AUD
	Professionals	Hombres	66	108.905 AUD
		Mujeres	34	90.926 AUD
	Administratives/Support	Hombres	38	89.362 AUD
		Mujeres	62	71.406 AUD
	Blue Collars	Hombres	71	78.673 AUD
		Mujeres	29	55.860 AUD
	TOTAL 2019	Hombres	69	94.018 AUD
		Mujeres	31	69.099 AUD
TOTAL 2018	Hombres	73	83.248 AUD	
	Mujeres	27	63.344 AUD	
EE.UU.	Executives/Senior Manager/Manager	Hombres	80	\$155.522
		Mujeres	20	\$135.112
	Senior Professionals/Supervisors	Hombres	82	\$108.334
		Mujeres	18	\$85.358
	Professionals	Hombres	79	\$80.914
		Mujeres	21	\$73.522
	Administratives/Support	Hombres	35	\$57.728
		Mujeres	65	\$48.737
	Blue Collars	Hombres	94	\$52.093
		Mujeres	6	\$52.106
	TOTAL 2019	Hombres	87	\$66.311
		Mujeres	13	\$67.475
TOTAL 2018	Hombres	86	\$68.512	
	Mujeres	14	\$65.937	

País	Categoría profesional	Género	% de empleados	Salario medio
Polonia	Executives/Senior Manager/Manager	Hombres	82	226.461 zł
		Mujeres	18	168.911 zł
	Senior Professionals/Supervisors	Hombres	62	153.615 zł
		Mujeres	38	131.324 zł
	Professionals	Hombres	55	94.933 zł
		Mujeres	45	83.741 zł
	Administratives/Support	Hombres	25	69.234 zł
		Mujeres	75	55.833 zł
	Blue Collars	Hombres	99	65.091 zł
		Mujeres	1	45.935 zł
	TOTAL 2019	Hombres	77	116.029 zł
		Mujeres	23	101.465 zł
TOTAL 2018	Hombres	78	103.616 zł	
	Mujeres	22	98.139 zł	
Chile	Executives/Senior Manager/Manager	Hombres	81	77.119.552 CLP
		Mujeres	19	46.426.074 CLP
	Senior Professionals/Supervisors	Hombres	81	33.447.678 CLP
		Mujeres	19	27.421.237 CLP
	Professionals	Hombres	73	17.890.683 CLP
		Mujeres	27	18.618.510 CLP
	Administratives/Support	Hombres	53	12.261.904 CLP
		Mujeres	47	10.864.731 CLP
	Blue Collars	Hombres	92	13.367.862 CLP
		Mujeres	8	11.683.403 CLP
	TOTAL 2019	Hombres	90	14.828.112 CLP
		Mujeres	10	14.349.130 CLP
TOTAL 2018	Hombres	91	16.076.403 CLP	
	Mujeres	9	14.016.384 CLP	
Portugal	Executives/Senior Manager/Manager	Hombres	64	59.209 €
		Mujeres	36	42.228 €
	Senior Professionals/Supervisors	Hombres	75	30.167 €
		Mujeres	25	35.026 €
	Professionals	Hombres	77	13.763 €
		Mujeres	23	14.586 €
	Administratives/Support	Hombres	39	12.697 €
		Mujeres	61	11.744 €
	Blue Collars	Hombres	48	8.825 €
		Mujeres	52	8.458 €
	TOTAL 2019	Hombres	53	10.605 €
		Mujeres	47	9.343 €
TOTAL 2018	Hombres	63	11.826 €	
	Mujeres	37	8.142 €	

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.

CIO: *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 implementación 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 and 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).



Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
www.deloitte.es

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE

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 identificada en la tabla "Indicadores GRI Standards" y en la tabla "Contenidos del Estado de información no financiera" (en adelante EINF) incluidos en el Informe de Gestión Consolidado (en adelante IGC) de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes (en adelante Ferrovial) correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019.

El IGC incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera y por los Estándares Global Reporting Initiative para la elaboración de informes de sostenibilidad en su versión exhaustiva (en adelante estándares GRI), 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 las tablas "Indicadores GRI Standards" y "Contenidos del Estado de información no financiera" en el Anexo del IGC.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación del Informe de Gestión Consolidado de Ferrovial, así como el contenido del mismo, es responsabilidad del Consejo de Administración de Ferrovial. El EINF incluido en el IGC se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los estándares GRI en su opción exhaustiva, los principios establecidos en la norma AA1000APS 2008 emitida por AccountAbility, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla del Anexo del IGC "Contenidos del Estado de información no financiera".

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el IGC esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los Administradores y la Dirección de Ferrovial son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del 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 profesional, diligencia, confidencialidad y profesionalidad.

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 verificación 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. Asimismo, hemos aplicado la AccountAbility 1000 Assurance Standard 2008 (AA1000AS), emitida por AccountAbility, para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA1000APS 2008 y sobre los indicadores de desempeño de sostenibilidad (revisión moderada del tipo 2).

En un trabajo de aseguramiento limitado los procedimientos llevados a cabo varían en naturaleza y momento, 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 divisiones de Ferrovial que han participado en la elaboración del IGC, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada 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 del IGC en función del análisis de materialidad realizado por Ferrovial y descrito en el Anexo del IGC "Principios de Reporte", considerando también los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en la información no financiera del IGC del ejercicio 2019.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales identificados descritos en el Anexo del IGC "Principios de Reporte".
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos de información no financiera incluidos en el IGC del ejercicio 2019 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Ferrovial.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

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:

- a) La información no financiera identificada en la tabla del Anexo del IGC "Indicadores GRI Standards" correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2019 no ha sido preparada, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los estándares GRI en su versión exhaustiva.
- b) El EINF de Ferrovial correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2019 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla del Anexo del IGC "Contenidos del Estado de información no financiera".
- c) Ferrovial no haya aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta tal y como se describen en el Anexo "Principios de Reporte" del IGC, de acuerdo con la norma AA1000 APS 2008, siendo estos:
 - Inclusividad: Ferrovial ha desarrollado un proceso de participación de los grupos de interés que permite su consideración en el desarrollo de un enfoque responsable.
 - Relevancia: el proceso de determinación de la materialidad está dirigido a la identificación y entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para Ferrovial y sus grupos de interés.
 - Capacidad de respuesta: Ferrovial responde con acciones y compromisos concretos a los aspectos materiales identificados.

Otra información

El cálculo de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, especialmente las de alcance 3, y del consumo de agua en proyectos, dada su naturaleza, está sujeto a una alta incertidumbre, habiendo sido realizado según la metodología y estimaciones especificadas en el Informe de Gestión Consolidado, de acuerdo con la información disponible. Un cambio en los parámetros de las estimaciones podría impactar en el total de las emisiones y de los consumos presentados.

De acuerdo con lo establecido en la norma AA1000AS 2008, hemos presentado a Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión y la información no financiera y, específicamente, a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación, se resumen las observaciones y recomendaciones más significativas, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe.

Inclusividad y Relevancia

El año 2019 ha sido el último año del Plan 20.19 de Responsabilidad Corporativa y el de la definición del Nuevo Plan 20.22. Este nuevo Plan propone unos ámbitos de actuación y acciones específicas alineadas con algunos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Paralelamente, Ferrovial ha plasmado su estrategia global en el Plan Horizon 24, enfocando uno de sus ejes estratégicos de actuación a la promoción, construcción y gestión de infraestructuras sostenibles. Considerando que el Plan 20.22 está orientado a alcanzar los objetivos globales

definidos en el Plan Horizon 24, convendría que el sistema de seguimiento del cumplimiento del Plan de Responsabilidad Corporativa se integrase en el seguimiento del Plan Horizon 24.

Por otro lado, considerando los grandes cambios esperados en los mercados y en la organización, sería recomendable continuar profundizando en el diálogo interno y externo con los grupos de interés, actualizando las expectativas y los compromisos adquiridos con los mismos en todas las geografías y negocios en los que opera el Grupo. Esta monitorización de asuntos materiales debería servir para confirmar o, en su caso, reformular las líneas de trabajo definidas en el Plan 20 22.

Capacidad de respuesta

En el ámbito ambiental, Ferrovial ha seguido trabajando en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a través de su Estrategia Climática. En este sentido, sería recomendable que se revisen periódicamente los objetivos de reducción de emisiones, considerando los logros ya alcanzados, y especificarlos por negocios y geografías, para que estén más alineados con el objetivo europeo de neutralidad climática en 2050. También sería recomendable que dicha estrategia formule objetivos específicos ligados al uso de materias primas críticas y a la reutilización de residuos.

Por otro lado, en 2020 Ferrovial debería analizar el impacto de los cambios previstos en el Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas, especialmente en cuanto a las responsabilidades de los riesgos sociales y ambientales, la responsabilidad de la información no financiera y las recomendaciones sobre diversidad.

En lo que se refiere a información no financiera, durante 2019 Ferrovial ha seguido mejorando el proceso de reporting en términos de alcance y calidad, sobre todo en el caso de aquellos nuevos indicadores requeridos por la Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad. Dado el alto número de departamentos involucrados y la complejidad del proceso de obtención y consolidación de esta información, Ferrovial debería seguir fortaleciendo el control interno para asegurar la calidad de la información y el cumplimiento de los plazos establecidos para su preparación y aprobación. Para contribuir a esta mejora de la calidad sería conveniente incrementar la periodicidad del reporte de ciertos indicadores no financieros sociales y medioambientales clave para los negocios de Ferrovial, tal y como se ha hecho en el caso de los indicadores de seguridad y salud del personal propio.

DELOITTE, S.L.

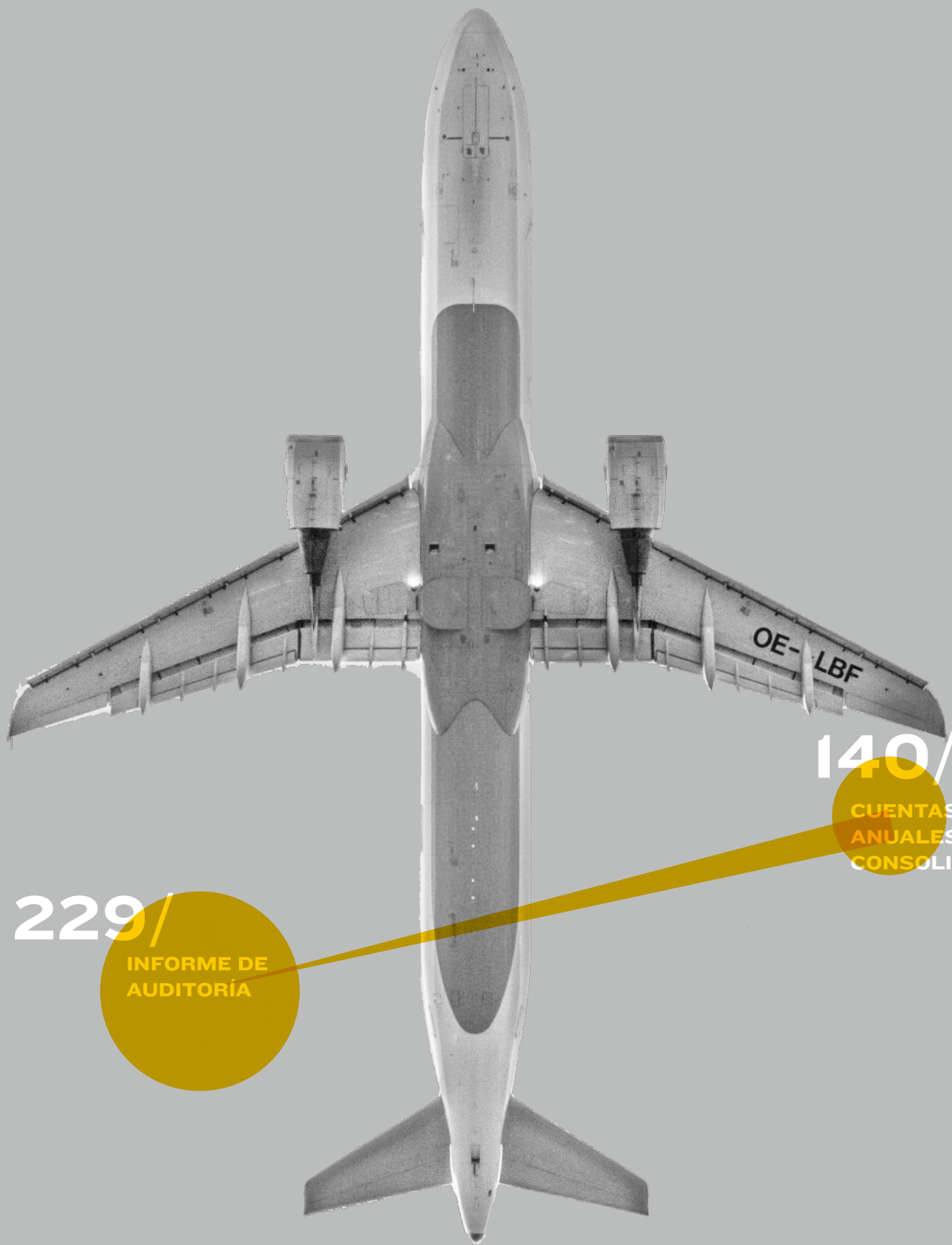


Helena Redondo

27 de febrero de 2020

 **AA1000**
Licensed Assurance Provider
000-14





229/
INFORME DE
AUDITORÍA

140/
CUENTAS
ANUALES
CONSOLIDADAS

Cap. 2

Cuentas Anuales Consolidadas

Índice

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2019 Y 2018	141
B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2019 Y 2018	142
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2019 Y 2018	143
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2019 Y 2018	144
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2019 Y 2018	145
F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2019	146
SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN		
1.1.	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	147
1.2.	POLÍTICAS CONTABLES	149
1.3.	TIPO DE CAMBIO	158
1.4.	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	158
SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO		
2.1.	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	160
2.2.	CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	160
2.3.	GASTOS DE PERSONAL	160
2.4.	RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES	161
2.5.	DETERIOROS Y ENAJENACIONES	161
2.6.	RESULTADO FINANCIERO	162
2.7.	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	163
2.8.	GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	163
2.9.	RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	166
2.10.	RESULTADO DE MINORITARIOS	167
2.11.	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	167
SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE		
3.1.	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	168
3.2.	ACTIVOS INTANGIBLES	169
3.3.	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	170
3.4.	INMOVILIZADO MATERIAL	171
3.5.	INVERSIONES EN ASOCIADAS	172
3.6.	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	176
3.7.	DERECHOS DE USO POR ACTIVOS EN ARRENDAMIENTO Y PASIVOS ASOCIADOS	177
SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE		
4.1.	EXISTENCIAS	178
4.2.	DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	178
4.3.	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	179
4.4.	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15	180
SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN		
5.1.	PATRIMONIO NETO	183
5.2.	DEUDA NETA CONSOLIDADA	186
5.3.	FLUJO DE CAJA	191
5.4.	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	194
5.5.	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	198
SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES		
6.1.	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	202
6.2.	DÉFICIT DE PENSIONES	202
6.3.	PROVISIONES	202
6.4.	OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	204
6.5.	PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	204
6.6.	RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	210
6.7.	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES	212
6.8.	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	213
6.9.	SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS	215
6.10.	HONORARIOS AUDITORES	215
6.11.	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	215
6.12.	ANEXOS	215

A. Estado consolidado de situación financiera de los ejercicios 2019 y 2018

ACTIVO (Millones de euros)	NOTA	2019	2018
Activos no corrientes		12.358	12.055
Fondo de comercio de consolidación	3.1	248	372
Activos intangibles	3.2	62	32
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	6.880	7.155
Activos modelo intangible		5.998	6.280
Activos modelo cuenta a cobrar		883	875
Inversiones inmobiliarias		2	9
Inmovilizado material	3.4	299	251
Derechos de uso por activos en arrendamientos	3.7	126	0
Inversiones en asociadas	3.5	2.557	2.455
Activos financieros no corrientes	3.6	1.247	754
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		171	173
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	970	473
Resto de cuentas a cobrar		106	108
Impuestos diferidos	2.8	502	664
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	434	364
Activos corrientes		11.751	10.758
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	4.936	4.892
Existencias	4.1	699	594
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		97	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.256	1.090
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		891	801
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		364	289
Tesorería y equivalentes	5.2	4.735	4.005
Sociedades de proyectos de infraestructuras		119	239
Caja restringida		6	9
Resto de tesorería y equivalentes		113	230
Sociedades ex-proyectos		4.617	3.766
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	27	80
TOTAL ACTIVO		24.109	22.813
PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)	NOTA	2019	2018
Patrimonio neto	5.1	5.087	5.363
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		4.304	4.530
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		783	833
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.347	1.241
Pasivos no corrientes		9.054	8.912
Déficit de pensiones	6.2	4	3
Provisiones a largo plazo	6.3	518	459
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	3.7	82	0
Deuda financiera	5.2	7.565	7.419
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		5.471	5.342
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		2.094	2.077
Otras deudas	6.4	27	135
Impuestos diferidos	2.8	475	574
Derivados financieros a valor razonable	5.5	385	321
Pasivos Corrientes		8.621	7.297
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	3.491	3.259
Pasivos por arrendamiento a corto plazo	3.7	71	0
Deuda financiera	5.2	1.033	773
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		23	43
Obligaciones y deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		1.010	730
Derivados financieros a valor razonable	5.5	97	69
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		107	65
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	3.072	2.700
Acreedores comerciales		1.327	1.314
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.390	1.089
Otras cuentas a pagar a corto plazo		354	297
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	750	431
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		24.109	22.813

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera a 31 de diciembre de 2019

B. Cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2019 y 2018

(Millones de euros)	2019				2018			
	NOTA	ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE ^(*)	TOTAL 2019	ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE ^(*)	TOTAL 2018	
Cifra de ventas		6.054	0	6.054	5.737	0	5.737	
Otros ingresos de explotación		2	0	2	2	0	2	
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.1	6.056	0	6.056	5.738	0	5.738	
Consumos	2.2	949	0	949	985	0	985	
Otros gastos de explotación	2.2	3.958	0	3.958	3.329	0	3.329	
Gastos de personal	2.3	1.027	0	1.027	945	0	945	
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		5.935	0	5.935	5.259	0	5.259	
Resultado bruto de explotación	2.4	121	0	121	479	0	479	
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		180	0	180	127	0	127	
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	-58	0	-58	351	0	351	
Deterioros y enajenación de inmovilizado (**)	2.5	423	37	460	95	-13	82	
Resultado de explotación		365	37	401	446	-13	434	
Resultado financiero financiación		-264	0	-264	-233	0	-233	
Resultado derivados y otros resultados financieros		2	-1	1	2	1	3	
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-262	-1	-263	-231	1	-230	
Resultado financiero financiación		28	0	28	9	0	9	
Resultado derivados y otros resultados financieros		6	36	42	7	23	30	
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		34	36	69	16	23	39	
Resultado financiero	2.6	-229	35	-194	-216	24	-192	
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	2.7	269	27	296	240	-1	239	
Resultado consolidado antes de impuestos		405	99	504	470	10	481	
Impuesto sobre sociedades	2.8	-39	-8	-47	-18	-6	-24	
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		366	91	457	453	4	457	
Resultado operaciones discontinuadas		265	-463	-198	-48	-800	-848	
Resultado consolidado del ejercicio		631	-372	259	405	-796	-391	
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	2.10	9	0	9	-57	0	-57	
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		640	-372	268	348	-796	-448	
<i>Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido)</i>	<i>2.11</i>			<i>0,35/0,35</i>			<i>-0,61/-0,61</i>	

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

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

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada a 31 de diciembre de 2019.

C. Estado consolidado de resultado global de los ejercicios 2019 y 2018

(Millones de euros)	NOTA	2019	2018
a) Resultado consolidado del ejercicio		259	-391
Atribuido a la Sociedad Dominante		268	-448
Atribuido a socios externos		-9	57
b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio	5.1	93	45
<u>Sociedades Integración Global</u>		-27	68
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	-14	53
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	6.2	0	0
Diferencias de conversión		-15	28
Efecto impositivo		3	-13
<u>Sociedades Mantenidas para la venta/Discontinuas</u>		-12	-11
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		0	22
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	40
Diferencias de conversión		-12	-63
Efecto impositivo		0	-11
<u>Sociedades Puesta en Equivalencia</u>		131	-11
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		-15	20
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		-6	44
Diferencias de conversión		148	-64
Efecto impositivo		5	-12
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	5.1	0	0
<u>Sociedades Integración Global</u>		0	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
<u>Sociedades Puesta en Equivalencia</u>		0	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
(a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL		351	-346
Atribuido a la Sociedad Dominante		334	-431
Atribuido a socios externos		18	86

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

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global a 31 de diciembre de 2019

D. Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto de los ejercicios 2019 y 2018

(Millones de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN/FUSIÓN	ACCIONES PROPIAS	OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	AJUSTES CAMBIOS DE VALOR	RESULTADOS ACUMULADOS Y OTRAS RESERVAS	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Saldo a 31.12.2018	148	1.273	-128	504	-1.261	3.993	4.530	833	5.363
Impacto NIIF 16 (Nota 1.2.1)	0	0	0	0	0	-25	-25	0	-25
Saldo a 01.01.2019	148	1.273	-128	504	-1.261	3.968	4.505	833	5.338
Resultado consolidado del ejercicio						268	268	-9	259
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio					66		66	27	93
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	66	268	334	18	351
Acuerdo dividendo flexible	2					-241	-238		-238
Otros dividendos							0	-128	-128
Operaciones de autocartera	-3	-279	53			-53	-282	0	-282
Retribución al accionista	-1	-279	53	0	0	-293	-520	-128	-648
Ampliaciones/reducciones de capital							0	66	66
Sistemas retributivos vinculados a la acción						3	3	0	3
Otros movimientos						-5	-5	-4	-11
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-3	-3	62	58
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas				1		-8	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	-4	-4	-2	-7
SALDO A 31.12.2019	147	995	-75	505	-1.195	3.928	4.304	783	5.087

(Millones de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN/FUSIÓN	ACCIONES PROPIAS	OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	AJUSTES CAMBIOS DE VALOR	RESULTADOS ACUMULADOS Y OTRAS RESERVAS	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Saldo a 31.12.2017	146	1.551	-42	500	-1.277	4.624	5.503	731	6.234
Impacto NIIF 9	0	0	0	0	0	-31	-31	-6	-38
Saldo a 01.01.2018	146	1.551	-42	500	-1.277	4.593	5.471	725	6.197
Resultado consolidado del ejercicio						-448	-448	57	-391
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio					17		16	29	45
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	17	-448	-431	86	-346
Acuerdo dividendo flexible	3					-244	-240		-240
Otros dividendos							0	-54	-54
Operaciones de autocartera	-2	-278	-86			86	-280	0	-280
Retribución al accionista	1	-278	-86	0	0	-158	-520	-54	-574
Ampliaciones/reducciones de capital							0	77	77
Sistemas retributivos vinculados a la acción						10	10	0	10
Otros movimientos			0			1	1	0	2
Otras transacciones	0	0	0	0	0	11	11	78	89
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas				4		-5	-1	0	-1
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1
SALDO A 31.12.2018	148	1.273	-128	504	-1.261	3.993	4.530	833	5.363

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2019

E. Flujo de caja consolidado de los ejercicios 2019 y 2018

(Millones de euros)	NOTA	2019	2018
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante	2.11	268	-448
Ajustes al resultado		236	1.062
Minoritarios		-9	57
Resultado neto operaciones discontinuadas		198	848
Impuesto		47	24
Resultado por equivalencia		-296	-239
Resultado financiero		194	192
Deterioro y enajenación inmovilizado		-460	-82
Amortizaciones		180	127
RBE operaciones discontinuadas	2.9	382	136
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		504	614
Pago de Impuesto	2.8.2	-61	-25
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	206	-255
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	3.5	529	511
Flujo de operaciones	5.3	1.178	845
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	3.2 y 3.4	-202	-182
Inversión proyectos Infraestructuras	3.3	-157	-213
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/adquisición de sociedades		-34	-66
Intereses recibidos	2.6	74	56
Inversión caja restringida largo plazo		-528	-171
Desinversión proyectos Infraestructuras	3.3	115	144
Desinversión/venta sociedades	1.1.4	484	230
Flujo de inversión		-247	-202
Flujo antes de financiación		931	643
Flujo de capital procedente de socios externos		70	75
Dividendo flexible		-238	-240
Compra de Autocartera		-282	-280
Remuneración al accionista	5.1	-520	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	-124	-54
Emisión bono subordinado perpetuo		0	0
Otros movimientos de fondos propios	1.2.3.3 y 5.1.2	-6	3
Flujo financiación propia		-580	-496
Intereses pagados	2.6	-286	-258
Pagos por arrendamientos		-135	0
Aumento endeudamiento financiero		1.376	563
Disminución endeudamiento financiero		-633	-500
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		117	0
Flujo de financiación		-141	-692
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		24	-48
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		-34	22
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas	5.3	-49	-522
Variación tesorería y equivalentes	5.2	731	-596
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.005	4.601
Tesorería y equivalentes al final del periodo		4.735	4.005

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Flujo de Caja Consolidado a 31 de diciembre de 2019.

F. Notas a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

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

BASES DE PRESENTACIÓN Y NUEVAS NORMAS CONTABLES

Los estados financieros consolidados de Ferrovial han sido elaborados conforme a las normas NIIF aplicables en la Unión Europea. En la Nota 1.2 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas.

De las normas de primera aplicación el 1 de enero de 2019, el impacto más relevante corresponde a la NIIF 16 Arrendamientos, que ha supuesto en transición el reconocimiento de activos (derecho de uso, existencias e inversiones inmobiliarias) por 125 millones de euros y pasivos por arrendamiento adicionales por el mismo importe.

Actividades de la sociedad

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

Actividades discontinuadas

A 31 de diciembre de 2019, la compañía reporta como actividades discontinuadas los principales activos y pasivos vinculados a la división de Servicios. El pasado 23 de diciembre la compañía firmó un acuerdo de venta de la actividad de servicios en Australia, cuya efectividad se encuentra pendiente del cumplimiento de una serie de condiciones precedentes (fundamentalmente relativas a la aprobación por parte de las autoridades de competencia), habiéndose registrado un deterioro asociado a la misma de 270 millones de euros en el cuarto trimestre del año.

Respecto al resto de áreas de negocio dentro de la división de Servicios (Nota 1.1.3) y conforme a lo indicado en el párrafo 9 de la NIIF 5, la compañía considera que se cumplen los condicionantes para seguir clasificando dichos activos como actividades discontinuadas, a pesar de haber transcurrido el plazo de 1 año desde su reclasificación. Adicionalmente, la compañía ha revisado a cierre de ejercicio la estimación de valor razonable de estas áreas de negocio, concluyendo que dicho valor es superior en todos los casos al valor en libros registrado a 31 de diciembre de 2019.

Cambios en el perímetro de consolidación

En la Nota 1.1.4 se da información detallada de las principales variaciones en el perímetro de consolidación del presente ejercicio, destacando fundamentalmente la venta de la participación financiera de la Autopista del Sol.

Juicios y estimaciones

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

Tipo de cambio

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

Durante el ejercicio 2019 todas las monedas se han apreciado respecto al euro, con excepción del tipo de cambio de cierre en el caso del peso chileno.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de 105 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

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

1.1.1. Bases de presentación

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

1.1.2 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo II. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad, que constituyen a su vez sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF 8:

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

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

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

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

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

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se

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

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

Por último, cabe mencionar que dentro del segmento de Construcción, se incluye la actividad de Inmobiliaria y Servicios realizada en Polonia por Budimex. Respecto a la actividad de Servicios realizada a través de su filial FB Serwis, esta actividad se encontraba clasificada en 2018 como actividades discontinuadas y era participada en un 51% por Ferrovial Servicios y un 49% por Budimex. En 2019 Budimex ha adquirido el 51% restante a Ferrovial Servicios, de forma que ha pasado a ser propietaria del 100% de la sociedad y a reportarse, por lo tanto, dentro de la División de Construcción como actividad continuada.

1.1.3. Actividades discontinuadas

Reclasificación de activos a actividades discontinuadas

A 31 de diciembre de 2019, la compañía reporta como actividades discontinuadas los principales activos y pasivo vinculados a la División de Negocio de Servicios y sigue manteniendo abiertos diferentes procesos de venta sobre las áreas de actividad de la división.

En relación a la actividad en Australia, la compañía ha cerrado en diciembre de 2019 un acuerdo de compraventa, cuya efectividad se encuentra pendiente del cumplimiento de una serie de condiciones precedentes, fundamentalmente relativas a la aprobación por parte de las autoridades competencia.

Respecto al resto de actividades, el Consejo de Administración de Ferrovial, celebrado el pasado 19 de diciembre de 2019, ha confirmado unánimemente su decisión de desinvertir la división de Servicios. La situación del proceso de venta a la fecha de cierre de estos estados financieros consolidados es la siguiente:

- En relación a la actividad de España e Internacional. Aunque en un momento inicial y en base al interés detectado en el mercado, la operación se había planteado como una operación de venta global de la plataforma conjunta de Servicios incluyendo el negocio de España y el de Internacional, tras la experiencia de los meses transcurridos, el proceso se ha focalizado en operaciones de venta separadas por cada una de las geografías en las que se tiene presencia, siendo las tres áreas más relevantes España, Norteamérica y Chile.

- En relación a la actividad del Reino Unido, el proceso se ha retrasado respecto al resto de actividades debido a la duración del proceso de salida del contrato con el ayuntamiento de Birmingham, y posteriormente debido a las incertidumbres globales que sobre la economía del Reino Unido ha generado el proceso del Brexit. No obstante, a la fecha de cierre de estas cuentas anuales sigue abierto un proceso activo de venta, en el que se plantea vender en una primera fase determinadas áreas de negocio de forma separada, para seguir posteriormente en una venta conjunta del negocio en el Reino Unido.

En base a las condiciones indicadas anteriormente, y conforme a lo indicado en el párrafo 9 de las NIIF 5, la compañía considera que se cumplen las condiciones para seguir clasificando dichos activos como actividades discontinuadas, a pesar de haber transcurrido el plazo de 1 año desde su reclasificación.

Valoración de los activos a valor razonable

Conforme a la normativa aplicable, los activos y pasivos de las actividades discontinuadas tienen que ser valorados al cierre de ejercicio a valor razonable.

En este sentido, respecto al negocio de Australia y Nueva Zelanda, se ha utilizado como referencia del valor razonable el precio sobre el que se ha cerrado la transacción (303 millones de euros), menos los costes estimados de venta (-3 millones de euros). Ello ha implicado el reconocimiento de un deterioro de -270 millones de euros en el cuarto trimestre de 2019, al que hay que añadir los -170 millones de euros ya registrados en el tercer trimestre.

Respecto al resto de negocios de servicios, el criterio para la determinación del valor razonable ha sido el siguiente:

- España e Internacional: Se ha calculado un valor empresa en base a un múltiplo sobre el EBITDA previsto para 2020 en cada una de las geografías que se plantean vender de forma separada. El múltiplo se ha estimado en base a las referencias que se han obtenido durante el ejercicio con motivo del proceso de venta. Dicho valor empresa se ha ajustado por el importe de la deuda neta de cada una de las actividades y por la estimación de otros ajustes que podrían ser considerados como asimilables a la deuda.
- Reino Unido: se ha utilizado la valoración de un experto independiente, que ha utilizado una metodología similar de cálculo a la indicada para España e Internacional.

En todos los casos, tras el análisis realizado se ha concluido que no es necesario el registro de un deterioro adicional al que ya se registró en relación a Amey en el ejercicio 2018.

Impacto en la presentación de los Estados Financieros

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

- El resultado después de impuestos generado por la actividad de Servicios no se reporta en cada una de las líneas de la cuenta de resultados, sino que se reporta en una única línea denominada "Resultado neto operaciones discontinuadas", tanto para el ejercicio 2019 como para el ejercicio 2018. Conforme a lo establecido en la NIIF 5, dicho resultado no incluye la amortización de estos activos. Adicionalmente, en esta línea se incorpora la pérdida por deterioro comentada anteriormente relacionada con el negocio de Australia. En la Nota 2.9 se presentan los desgloses requeridos en relación al resultado de las actividades discontinuadas, incluyendo un detalle de las principales líneas que lo componen.
- Respecto al flujo de caja, el estado financiero principal incluye, dentro de las cifras globales, las cifras de flujo relativas a las actividades discontinuadas, ajustándose en la línea "variación de tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas", de tal

manera que la "variación de tesorería y equivalentes" final coincide con la del Balance. El flujo de caja que figura en la Nota 5.3, que explica la variación de la posición neta de tesorería, se ha elaborado con el mismo criterio. En dicha nota también se incluye un desglose del flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas.

- A efectos de balance, se han reclasificado todos los activos y pasivos asignables a la actividad de Servicios a las líneas denominadas "Activos/Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas".
- En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como actividades discontinuadas a diciembre 2019 y diciembre 2018:

(Millones de euros)	2019.DEC	2018.DEC	VAR.
Activos no corrientes	3.944	3.501	443
Fondo de comercio	1.708	1.659	49
Activos intangibles	390	413	-22
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	423	427	-4
Inmovilizado material	498	422	76
Derecho de uso	377	0	377
Otros activos no corrientes	548	580	-32
Activos corrientes	2.271	2.165	106
Existencias	59	57	2
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.606	1.552	54
Tesorería y equivalentes	570	522	49
Otros activos corrientes	36	35	1
TOTAL Activo	6.215	5.666	549
Provisión valor razonable	-1.279	-774	-506
TOTAL Activos clasif. como act. Discontinuadas	4.936	4.892	44

(Millones de euros)	2019.DEC	2018.DEC	VAR.
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	44	53	-9
Pasivos no corrientes	1.424	1.196	228
Provisiones a largo plazo	272	323	-51
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	191	0	191
Deuda financiera	544	442	102
Otros pasivos no corrientes	416	431	-15
Pasivos corrientes	2.023	2.010	13
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	77	0	77
Deuda financiera	56	64	-7
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	1.661	1.573	88
Provisiones para operaciones de tráfico	224	347	-124
Otros pasivos corrientes	6	27	-21
TOTAL Pasivos clasif. como act. Discontinuadas	3.491	3.259	232

Como se desprende de la tabla, el saldo neto de activos y pasivos relacionados con la actividad discontinuadas de Servicios es 1.445 millones de euros, de los cuales 1.434 corresponden a la sociedad dominante.

Excluyendo el negocio de Australia, el saldo alcanza los 1.173 millones de euros. De esta cifra ya figura excluido el negocio de Servicios en Polonia, que, como se ha comentado aparece ahora reportado dentro de la división de Construcción como actividad continuada y está impactada también por un dividendo de 78 millones de euros que Ferrovial Servicios S.A ha distribuido a Ferrovial S.A el pasado mes de diciembre.

Respecto al valor en libros del negocio de Australia, hay que señalar que la cifra reportada no incluye el impacto que tendrá en el valor en libros las operaciones de reestructuración que actualmente se están realizando por las cuales se transfieren al resto de Ferrovial

determinados negocios internacionales que a 31 de diciembre de 2019 dependían de Broadpectrum. La compra de dichas participaciones implicará una salida de caja por valor estimado de 60 millones de euros y quedará compensada dentro del precio de 303 millones de euros que se ha fijado para la transacción.

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

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en el año 2019. La información ha sido preparada teniendo en cuenta la NIIF 3, y el resto de detalles requeridos por la norma que no figuran en esta nota, están en la correspondiente al fondo de comercio de consolidación (ver Nota 3.1).

Autopistas

En el mes de diciembre de 2019, Ferrovial, a través de Cintra, ha alcanzado el cierre para la transmisión del 65% de la Autopista del Sol, en Málaga, con el fondo francés de infraestructuras Meridiam por 451 millones de euros.

La operación se ha saldado con una plusvalía de 474 millones de euros para Ferrovial (Nota 2.5) (473 millones de euros en resultado neto), de los cuales 95 millones de euros corresponden a la puesta a valor razonable de la participación retenida (15%), que ha sido clasificada como Inversiones en Asociadas por considerar que sigue existiendo influencia significativa sobre la compañía.

El contrato incluye también una opción cruzada de compraventa entre las partes por ese 15% restante que la compañía mantiene en dicha autopista, que se puede ejercer entre abril y septiembre de 2022.

Adicionalmente, en octubre de 2019, se ha cerrado el acuerdo con la compañía británica de infraestructuras John Laing para la transmisión de un 11,7% de la sociedad Ruta del Cacao, concesionaria del proyecto Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, en Colombia, por 28 millones de euros (103 mil millones de pesos colombianos). La operación genera una plusvalía de 10 millones de euros para Ferrovial (9 millones de euros en resultado neto). Como resultado de esta operación, la participación de Ferrovial en la empresa concesionaria pasa a ser del 30%.

1.2. POLÍTICAS CONTABLES

1.2.1. Nuevas normas contables

1.2.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2019:

El 1 de enero de 2019 entró en vigor en la Unión Europea las siguientes normas con posible impacto en los estados financieros consolidados: NIIF 16 Arrendamientos, Modificación a la NIC 28 Participaciones de Largo Plazo en Asociadas y Negocios Conjuntos, Modificación a la NIC 19 Modificación, Reducción o Liquidación del Plan, Modificación a la NIIF 9 Características de Cancelación Anticipada con Compensación Negativa, Interpretación 23 del CINIF La incertidumbre frente a los Tratamientos del Impuesto a las Ganancias, Mejoras Anuales Ciclo 2015-2017. En cuanto a la primera aplicación de esta norma, el impacto más relevante corresponde a la NIIF 16 Arrendamientos.

i) Criterios aplicados de la NIIF 16 Arrendamientos

- Esta nueva norma establece un único modelo contable para los arrendatarios, donde las cifras de balance se incrementan por el reconocimiento de activos por el derecho de uso y los pasivos por las obligaciones de pagos futuras relativas a los arrendamientos calificados anteriormente como operativos.
- El derecho de uso del activo se mide inicialmente a coste y posteriormente se valora al coste menos la amortización

acumulada y las pérdidas por deterioro; y ajustado para cualquier nueva medición del pasivo por arrendamiento resultante de una modificación o reevaluación del arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se mide por los valores actuales de los pagos futuros por arrendamiento. Para dicho cálculo, el Grupo ha aplicado unas tasas de descuento (tasa incremental), en función del plazo y país de la sociedad que contrata el arrendamiento.

- El Grupo considera que un contrato contiene un arrendamiento, si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación.
- Para determinar el plazo de arrendamiento, se tiene en cuenta el periodo no revocable del contrato más los periodos cubiertos por la opción de prorrogar el arrendamiento, si el arrendatario tiene la certeza razonable de que ejercerá esa opción. A este respecto se ha tenido en cuenta la información histórica disponible según indica el párrafo B.40 de la NIIF 16, habiéndose materializado este criterio general en una norma específica por la cual, en aquellos arrendamientos de activos vinculados a obras de construcción o contratos de prestación de servicios, en los que la duración del arrendamiento es inferior a la duración del contrato, se presume que se ejercerá la opción de prórroga hasta la fecha de terminación del contrato.

La aplicación de la NIIF 16 se ha realizado de forma retroactiva reconociendo el efecto acumulado de la aplicación inicial como ajuste del saldo de apertura de 2019 en el estado de situación financiera y no reexpresando la información de periodos comparativos donde se aplica la NIC 17.

Adicionalmente, el Grupo ha aplicado las siguientes soluciones prácticas permitidas por la norma:

- Exclusión de aquellos arrendamientos de corto plazo. A estos efectos se consideran aquellos con una duración inferior a 12 meses (salvo que exista certeza razonable de que puedan ser prorrogados), o aquellos que en la fecha de primera aplicación el plazo de arrendamiento pendiente era inferior a 12 meses independientemente de la fecha de comienzo del contrato según lo indicado en el párrafo C10 (c) de la NIIF 16.
- Exclusión de arrendamientos de bajo valor. En cuanto a la definición de contratos de bajo valor, la compañía ha considerado en línea con lo indicado en los fundamentos de conclusiones de la norma en su párrafo FC 100, aquellos cuyo valor era inferior a 5.000 euros.
- Para los antiguos contratos de arrendamiento con costes directos iniciales, estos se han excluido para el cálculo del derecho de uso del activo en el impacto en transición.
- En cuanto a la presentación señalar que los pasivos por arrendamiento no forman parte de la posición neta de tesorería (nota 5.3) y se presentan en las líneas del balance denominadas pasivos por arrendamientos a largo y corto plazo en función de su vencimiento.

ii) Impacto en los Estados Financieros del Grupo

- A fecha de transición el grupo ha reconocido activos totales por importe de 125 millones de euros reducidos por el impacto en patrimonio de -25 millones de euros de la sociedad puesta en equivalencia HAH (ver nota 3.5.1) provenientes de determinados activos por derecho de uso que se han calculado en transición por su valor en libros desde la fecha de comienzo del contrato (por el importe neto de amortización), como permite la norma.
- El mencionado importe de 125 millones de euros se desglosa en los siguientes conceptos: 96 millones de euros por derechos de uso en arrendamientos operativos, 27 millones de euros como existencias y 2 millones de euros propiedades de inversión. Los activos que han sido clasificados como existencias o propiedades de inversión corresponden a la actividad de inmobiliaria en Polonia, ya que en este mercado existen derechos de uso

específicos sobre los terrenos en los que se realiza su actividad productiva y que forman parte del coste de estos.

- Para el cálculo del pasivo por arrendamiento a 1 de enero de 2019 el Grupo ha aplicado unas tasas de descuento entre el 2% y el 6%, en función del plazo, moneda y país de la sociedad que contrata el arrendamiento.

El detalle por partida de los estados financieros afectados por este ajuste a 1 de enero de 2019 es el siguiente:

(Millones de euros)	Transición NIIF 16 01/01/2019
Derecho de uso	96
Inversiones inmobiliarias	2
Inversiones en asociadas	-25
Impuestos diferidos	0
Existencias	27
TOTAL ACTIVO	100
Patrimonio neto	-25
Pasivos por arrendamientos a largo plazo	94
Pasivos por arrendamientos a corto plazo	31
Pasivos	125
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100

Para la división de Servicios clasificada como operación discontinuada, el ajuste de transición a 1 de enero de 2019 por derecho de uso y pasivo por arrendamientos asciende a 273 millones de euros.

A continuación, se incluye la conciliación entre los compromisos de arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2018 y los pasivos reconocidos el 1 de enero de 2019 en aplicación de la NIIF 16:

(Millones de euros)	CORPORACIÓN Y			TOTAL
	AEROPUERTOS	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	
Compromisos por arrendamientos operativos a 31 de diciembre 2018 *	11	93	4	108
Valor actual de los compromisos por arrendamiento	10	86	3	99
Arrendamientos de bajo valor y corto plazo	-2	-2	0	-4
Opciones de ampliación y cancelación anticipada	12	0	0	12
Otros movimientos	9	10	0	19
Pasivo por arrendamiento a 1 de enero 2019	29	94	3	125

* Del total de compromisos por arrendamiento operativo a 31 de diciembre (389 millones de euros) 281 millones de euros correspondían a Servicios (Actividades discontinuadas).

iii) Arrendamientos registrados en la cuenta de resultados

Los gastos por arrendamientos registrados durante el ejercicio en la cuenta de resultados consolidada ascienden a 255 millones de euros (Nota 2.2) correspondiendo a los siguientes conceptos:

- Contratos que aun cumpliendo la definición de arrendamiento de la NIIF 16, caen dentro de alguna de las excepciones a la aplicación de la norma comentadas anteriormente. En este sentido, dada la naturaleza de la actividad del grupo los activos se alquilan normalmente para acometer las diferentes fases de un proyecto por periodos que son inferiores a un año o que son considerados de bajo valor.
- Contratos que no cumplen la definición de arrendamiento fundamentalmente porque los activos no se encuentran identificados y son fácilmente sustituibles por el proveedor de los mismos.

1.2.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 31 de diciembre 2019:

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que no son de obligado cumplimiento a 31 de diciembre de 2019 son las siguientes:

NUEVAS NORMAS, MODIFICACIONES E INTERPRETACIONES	APLICACIÓN OBLIGATORIA EJERCICIOS INICIADOS A PARTIR DE:
Aprobadas por la UE	
Modificaciones a las referencias al Marco conceptual	1 enero de 2020
Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8	Definición de Material o con Importancia Relativa 1 enero de 2020
Modificaciones a las NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7	Reforma de la Tasa de Interés de Referencia 1 enero de 2020
Pendientes de aprobación por la UE	
Modificación a la NIIF 3	Definición de un negocio 1 enero de 2020
Modificación a la NIC 1	Clasificación de pasivos corrientes y no corrientes 1 enero de 2022

No se espera que ninguna de estas normas tenga un impacto significativo para la compañía.

1.2.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2019 y 2018, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

Conforme a lo indicado en el apartado anterior el Grupo consolidado ha aplicado los criterios de consolidación de acuerdo a NIIF adoptadas por la Unión Europea (NIIF – UE). A este respecto, con el objeto de determinar la existencia en cada entidad del Grupo de control sobre la misma, control conjunto o una influencia significativa, se revisa la coherencia entre la participación accionarial y el control político de la sociedad en virtud de los estatutos y acuerdos entre accionistas.

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

En relación a estos negocios bajo control conjunto, además de aquellos supuestos en los que hay dos socios cada uno con una participación del 50%, los casos que requieren un análisis más detallado son los relativos a proyectos de infraestructuras en los que Ferrovial es el accionista con mayor participación accionarial siendo esta inferior o igual al 50%, tiene el derecho a proponer al Consejero Delegado o a otros ejecutivos de la participada y el resto de accionistas, fundamentalmente fondos de infraestructuras, tienen participación directa en el Consejo de Administración. En todos los casos se ha concluido que dichos proyectos se deben de consolidar por puesta en equivalencia porque Ferrovial no tiene el derecho a nombrar a la mayoría del Consejo de Administración de las compañías, las decisiones en dichos Consejos requieren en todos los casos, incluida la del nombramiento de los principales ejecutivos, mayoría simple o cualificada y en el caso de situación de bloqueo de una decisión, Ferrovial no tiene capacidad por sí sólo de desbloqueo. Dentro de este caso cabe destacar las participaciones en las sociedades titulares de los siguientes proyectos de Autopistas (se indica entre paréntesis el % de participación mantenido en los mismos) I-66 (50%), 407 ETR (43,2%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y Osars (50%).

Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o

entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. Se considera que, en estos supuestos de control conjunto, existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria en las mismas. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 182, -133 y 963 millones de euros (86, -42 y 923 millones de euros en 2018). Las actividades discontinuadas aportan por su parte una cifra de activos, resultados y ventas de 652, 49 y 660 millones de euros en el ejercicio. Destacan por su importancia relativa (ventas superiores al 0,5% de las ventas consolidadas) las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO	ACTIVIDAD	% PARTICIPACIÓN	VENTAS (M€)
Northern Line / Thames Tideway Tunnel	Diseño y construcción del túnel Thames Tideway y extensión Northern Line del metro de Londres	50%	256
Autopista Bucaramanga (Ruta del Cacao)	Ingeniería, procura y construcción del proyecto Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó	70%	99
407 East Extension	Diseño y construcción de la autovía 407 Este en Toronto	50%	59
HS2	Trabajos previos de adecuación y acondicionamiento línea de alta velocidad HS2 en Reino Unido	37%	49
Tokamak - Iter	Construcción del reactor Tokamak localizado en Cadarache (Francia)	30%	47
Presa y Central hidroeléctrica de Daivóes	Construcción de presa y central de aprovechamiento hidroeléctrico de Daivóes	50%	39
UTE Toowoomba	Construcción de una autopista de circunvalación en la ciudad de Toowoomba, Australia	50%	38
Northern Beaches	Diseño y construcción de mejoras de la red de carreteras alrededor del Hospital Northern Beaches, en Australia	70%	37
TOTAL			624

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

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

Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativas a obras de construcción realizadas por la división de Construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas en el proceso de consolidación, ya que este tipo de contratos se consideran como contratos de construcción en los que el Grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora, recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de Grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIF 12. El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de -127 millones de euros después de impuestos y minoritarios (22 millones de euros en 2018). El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación, en base a lo indicado anteriormente, aparece

desglosado en la nota 6.8 sobre operaciones con entidades vinculadas.

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

Por último, en cuanto a las operaciones de compra o venta de un porcentaje de participación que no suponga un cambio de control en la sociedad, la participación minoritaria puede valorarse a valor razonable o al valor proporcional en los activos netos identificables de la adquirida.

El criterio general aplicado por el Grupo será aquel que evite el reconocimiento de forma anticipada de plusvalías en el patrimonio de la sociedad. De esta forma se reconoce la participación minoritaria a su valor razonable en el caso de la venta de participaciones por encima de su valor contable o compras por debajo de su valor contable. Del mismo modo, se reconocen las minusvalías correspondientes en el patrimonio neto de la entidad en el caso de venta de participaciones por debajo de su valor neto contable o compras por encima del mismo.

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

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

1.2.3.1. Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles

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

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

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

1.2.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

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

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

amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio que refleje su uso económico.

Activos con Modelo Intangible CINIIF 12

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

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

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

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

Las inversiones de mejora de la infraestructura son aquellas que suponen un aumento de la capacidad de generación de ingresos de la infraestructura o reducción de costes en la misma. Para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional, al suponer un aumento de la capacidad de la infraestructura, se tratarán como una extensión del derecho otorgado y por lo tanto, se reconocerán en el balance en el momento en que entren en explotación. Se amortizan a partir de la fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad. No obstante, si a la vista de las condiciones del acuerdo, estas inversiones no se van a ver compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se ejecuten. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo intangible.

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

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

Concesiones de Autopistas Modelo Intangible:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	AÑO FIN	MÉTODO CONS.
NTE Mobility Partners , LLC	USA	Explotación	2014	2061	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	USA	Explotación	2018	2061	Global
LBJ Infr. Group LLC	USA	Explotación	2014	2061	Global
I-66 Mobility Partners LLC	USA	Construcción	2016	2066	PEE
I-77 Mobility Partners LLC	USA	Explotación	2019	2069	Global
Euroscut Azores	Portugal	Explotación	2011	2036	Global
Eurolink Motorway Operations (M4-M6)	Irlanda	Explotación	2005	2033	PEE
Autopista del Sol	España	Explotación	1999	Ausol I 2046 Ausol II 2054	PEE

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

Activos con Modelo Cuentas a Cobrar CINIIF 12

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

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

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

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

A 31 de diciembre de 2019 y 2018 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 113 y 108 millones de euros respectivamente (ver Nota 2.1). Adicionalmente, los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 26 millones de euros en 2019 y 24 millones de euros en 2018.

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

Concesiones de Autopistas que aplican el Modelo Cuenta a Cobrar

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (1)	AÑO FIN CONS.	MÉTODO
Autopista Terrasa Manresa	España	Explotación	1989	2036	Global
Auto-Estradas Norte Litoral	Portugal	Explotación	2006	2031	PEE
Autoestrada do Algarve, S.A.	Portugal	Explotación	2004	2030	PEE
Eurolink M3	Irlanda	Explotación	2010	2052	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	Explotación	2015	2042	PEE
407 East Extension	Canadá	Explotación	2016	2045	PEE
Scot Roads Partnership Project Limited (**)	Reino Unido	Explotación	2017	2047	PEE
Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba)	Australia	Explotación	2019	2043	PEE
Blackbird Infrastructure Group (407 East Phase 2)	Canadá	Explotación	2019	2047	PEE
Ruta del Cacao S.A.S	Colombia	Construcción	2015	2040	PEE
Zero Bypass Ltd.	Slovaquia	Construcción	2016	2050	PEE
Netflow OSARs Western	Australia	Construcción	2017	2040	PEE
Riverlink, Ltd.	Reino Unido	Construcción	2019	2050	PEE

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

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

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

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

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	ESTADO	AÑO DE INICIO (1)	AÑO FIN CONS.	MÉTODO
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	Explotación	2008	2038	Global
Conc. Prisiones Figueras S.A.U.	España	Explotación	2011	2040	Global
Depusa Aragón, S.A.	España	Construcción	2017	2037	Global
Aparcamiento Wrocław Budimex	Polonia	Explotación	2014	2042	Global
Urbica Ciudad de la Justicia	España	Explotación	2008	2039	PEE
Concesionaria Vía Olmedo Pedralba	España	Explotación	2013	2041	PEE
FBSerwis SA - IM009 DDS	Polonia	Explotación	2016	2021	Global
FBSerwis SA - IM08 S7 keep standard Grójec	Polonia	Explotación	2014	2020	Global

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

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

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

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

Medición del valor razonable

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

clasifica en los siguientes tres niveles según los datos de entrada de las técnicas de valoración utilizadas:

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

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

En el ejercicio 2019 se ha realizado también un ejercicio de valoración a valor razonable en relación a los activos y pasivos que han sido reclasificados a actividades discontinuadas (ver Nota 1.1.3 en relación a los criterios de valoración aplicados). Este análisis también se enmarca en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

Instrumentos financieros

Deterioro de activos financieros. La NIIF 9 se basa en un modelo de pérdidas esperadas por el que la provisión por pérdidas se calcula en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos en función del incremento significativo del riesgo. Con este fin, el Grupo ha establecido un procedimiento por el que las cuentas a cobrar no sólo se deterioran cuando ya no son recuperables (pérdidas incurridas) sino que considera las posibles pérdidas esperadas en base a la evolución del riesgo crediticio específico del cliente, su sector y país. Este modelo aplica a todos los activos financieros incluidos los comerciales y activos de contratos bajo la NIIF 15, no comerciales y cuentas a cobrar bajo el modelo de CNIIF 12. Para su cálculo el grupo ha desarrollado una metodología por el que se aplica a los saldos de los activos financieros, unos porcentajes que reflejen las pérdidas crediticias esperadas en función del perfil crediticio de la contrapartida (el cliente, para el caso de los clientes y otras cuentas a cobrar y la entidad concedente, para los activos financieros bajo CNIIF 12). Dichos porcentajes reflejan la probabilidad de que ocurra un incumplimiento de las obligaciones de pago y el porcentaje de pérdida, que, una vez producido el impago, resulta finalmente incobrable. La asignación de los rating y la evolución de dichos porcentajes es supervisado por el departamento de riesgos financieros, que anualmente, para cada cierre del ejercicio actualiza en función de los riesgos crediticios. Si en dicho análisis se identifica un incremento significativo del riesgo respecto del reconocido inicialmente, la pérdida esperada se calcula teniendo en cuenta la probabilidad de que haya un incumplimiento durante toda la vida del activo.

Para los clientes y otras cuentas a cobrar incluyendo los activos de contrato, el grupo aplica el enfoque simplificado. Para el cálculo de la pérdida esperada se obtiene un rating medio de los clientes por actividad y área geográfica y a partir de dicho rating se obtienen los porcentajes a aplicar a los saldos en función de si el cliente es público, privado y su sector de actividad (solo para el caso de los clientes privados). Adicionalmente, si el cliente entre en concurso, reclamación o impago, se considera que se ha producido un incumplimiento y se provisionará el total del saldo del cliente. Para ello, el grupo tiene establecidos unos plazos por tipología de cliente que determina el incumplimiento y por lo tanto el registro de la provisión.

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

- **Clasificación y valoración de activos financieros.** Según la NIIF 9 el método de clasificación y valoración se determina en base a dos conceptos, las características de los flujos de efectivo contractuales del activo financiero y el modelo de negocio de la entidad para gestionarlo. Las nuevas tres categorías son: coste amortizado, valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio), y valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Los activos financieros del grupo son principalmente activos que se mantienen hasta el vencimiento y donde los flujos de efectivo son solamente pago de principal e intereses, por lo tanto, según estas características, los activos financieros están valorados a coste amortizado. Únicamente destacar, para los instrumentos de patrimonio que se valorarán por defecto a su valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, existe la opción en el momento inicial de presentar sus variaciones de valor razonable en otro resultado integral. Esta decisión es irrevocable y se toma por cada activo de forma individual.
- **Contabilidad de coberturas.** La regulación trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos, teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios. La NIIF 9 además permite con carácter general designar como elemento cubierto componentes específicos de elementos no financieros y en instrumentos financieros, siempre que sean identificables y medibles, y siempre que exista mercado líquido para los mismos (NIIF 9 B6.3.8 y siguientes) y en concreto permite en determinados casos cubrir el componente de inflación de determinados instrumentos financieros (NIIF 9 B6.3.13 a 6.3.15).

Otros instrumentos de patrimonio

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

Subvenciones de capital no reintegrables

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

Acreedores Comerciales

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

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

1.2.3.4 Reconocimiento de ingresos

Con el objeto de asegurar una aplicación homogénea en las diferentes áreas de actividad, Ferrovial dispone de una política común de reconocimiento de ingresos adaptada a la NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes. A continuación, se detallan los criterios seguidos en dicha política, que

afectan fundamentalmente a las actividades de Construcción y Servicios, procediendo en el último apartado a explicar de forma resumida algunos aspectos específicos que afectan al reconocimiento de ingresos en cada uno de los segmentos de actividad del Grupo.

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

El primer paso a efectos del reconocimiento de ingresos es la identificación de los contratos y las obligaciones de desempeño dentro de los mismos. El número de obligaciones de desempeño que tiene un contrato dependerá del tipo de contrato y actividad, tal y como se describe al hablar de cada uno de los segmentos de negocio del Grupo.

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

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

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

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

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

Sólo en aquellos contratos que no correspondan a servicios recurrentes y rutinarios y donde no se puede determinar el precio unitario a las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos (input method) denominado “grado de avance sobre costes”. Conforme a este método, la entidad reconocerá ingresos basados en el avance de los costes respecto al total de los costes previstos para terminar los trabajos, teniendo en cuenta los márgenes esperados de todo el proyecto según el último presupuesto actualizado. Este método conlleva medir la proporción

de los costes soportados por el trabajo terminado hasta la fecha respecto al total de los costes previstos y reconocer ingresos de forma proporcional al total de ingresos esperados. En el mismo, se aplica el porcentaje de costes incurridos respecto al total de costes estimados para determinar el reconocimiento de ingresos en función del margen estimado para toda la vida del contrato. Como se ha indicado anteriormente, este método sólo se aplica en aquellos contratos complejos de construcción o servicios a precio fijo (“lump sum”), en los que no es posible hacer un desglose y medición de las unidades producidas.

Por último, respecto a la determinación de si se actúa como principal o agente, tanto para los contratos de construcción como los de servicios, Ferrovial actúa como principal si proporciona los bienes y servicios directamente al cliente y transfiere el control de los mismos sin intermediarios. En el caso de los contratos de concesión en los que Ferrovial además de operar realiza la construcción de la autopista, por ejemplo, la constructora actúa como principal si es la responsable última del cumplimiento del compromiso de ejecutar la obra de acuerdo con las especificaciones del acuerdo de concesión y en caso de reclamación o retraso es la que asume las obligaciones contractuales.

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

Se entiende por modificaciones, los cambios en el alcance del trabajo distintos de los contemplados en el contrato original, que puede llevar a una modificación de los ingresos vinculados a dicho contrato. Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de “contraprestación variable”, registrando aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se va a producir una reversión significativa. Los costes asociados a estas unidades ejecutadas o servicios se reconocerán en el momento en que se produzcan, independientemente de que haya sido aprobada o no la modificación.

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

Una disputa es el resultado de una inconformidad o rechazo tras una reclamación al cliente bajo el amparo del contrato, cuya resolución está pendiente de procedimiento directamente con el cliente o de un procedimiento judicial o arbitral. Conforme a los criterios seguidos por el Grupo, los ingresos relacionados con disputas en la que se cuestione la exigibilidad de la cantidad reclamada no se reconocerán, y los ingresos reconocidos anteriormente se cancelarán, ya que la disputa demuestra la ausencia de aprobación por el cliente del trabajo terminado. En el caso de que el cliente cuestione el valor de los trabajos realizados, el reconocimiento de ingresos se basará en el criterio aplicado en aquellos supuestos de “contraprestación variable” comentado posteriormente.

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

iii) Determinación del precio de la transacción

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

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

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

Contraprestación variable

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

Componente financiero

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

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

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

iv) Saldos de balance relativos al reconocimiento de ingresos

Obra ejecutada pendiente de certificar/ obra certificada por anticipado

A diferencia del reconocimiento de los ingresos, las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente, el cual se realiza mediante el documento contractual denominado certificación u orden de trabajo. De esta forma, las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades facturadas o certificadas por el cliente. En aquellos contratos en los que los ingresos reconocidos son superiores al volumen facturado o certificado, la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada “Obra ejecutada pendiente de certificar” (siendo un activo del contrato) dentro del epígrafe “Clientes por ventas y prestación de servicios”, mientras que en aquellos contratos en los que los ingresos reconocidos son inferiores al volumen facturado o certificado por el cliente, la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada “Obra certificada por anticipado” (siendo un pasivo del contrato) dentro del epígrafe “Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo”.

Costes de licitación y costes de movilización

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

Los costes de licitación solo se capitalizan cuando están directamente relacionados con un contrato, es probable que se recuperen en el futuro y el contrato se haya adjudicado o la empresa haya sido seleccionada como licitadora de preferencia. Los costes que se hayan soportado con independencia de la obtención del contrato se reconocen como gasto excepto que sean explícitamente recuperables del cliente en cualquier caso (se obtenga o no el contrato). Se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo.

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

v) Provisiones relacionadas con contratos con clientes

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

- **Provisiones por gastos diferidos.** Cubren los gastos que se prevé generar a la finalización de un contrato, tales como la retirada de maquinaria de construcción o gastos de desmantelamiento, así como las estimaciones de las reparaciones a realizar en periodo de garantía. Estas provisiones están relacionadas con una obligación existente indicada en el contrato basada en que, probablemente, la empresa aplicará recursos al cumplimiento de la obligación cuyo importe puede ser estimado de forma fiable. Las provisiones se constituyen sobre la base de las mejores estimaciones posibles de gastos totales. Pueden determinarse como porcentaje del total de los ingresos esperados del contrato si existe información histórica de contratos similares.
- Respecto a las obligaciones de garantía incluidas en este tipo de provisiones, no se tratarán como una obligación de desempeño separada, salvo que el cliente tenga la opción de contratar la misma de forma separada, por lo que se registrará conforme a lo indicado en la NIC 37 sobre provisiones y activos o pasivos contingentes.
- **Provisiones por pérdidas presupuestadas.** Estas provisiones reconocen tan pronto como sea evidente que los gastos totales previstos a incurrir en un contrato exceden los ingresos previstos totales del mismo. A efectos de determinar, en su caso, la cuantía de la provisión se aplica el criterio establecido en párrafo 14 (b) de la NIC 37, de esta forma se incluyen dentro de la estimación del presupuesto total del contrato aquellos ingresos previstos que se consideran probables. Este criterio es distinto al establecido por la NIIF 15 comentado anteriormente en la Nota 1.2.3.4 “Reconocimiento de Ingresos”, en base al cual dichos ingresos sólo se reconocen cuando se consideran altamente probables. Así mismo, en el caso en que el resultado total esperado de un contrato sea menor que el reconocido conforme a las reglas anteriormente indicadas de reconocimiento de ingresos, la diferencia se registra como una provisión de márgenes negativos.

vii) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Construcción

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

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

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

Actividad de Servicios

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

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

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

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

Actividad de Autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad se registran atendiendo a lo establecido en la CINIIF 12 en base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible y cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver Nota 1.2.3.2).

Para el caso de los contratos que se clasifican como activo intangible, el cliente es el usuario de la infraestructura, por lo tanto, cada uso que se realiza por los mismos se considera una obligación de desempeño, registrándose el ingreso en un momento determinado en el tiempo (“at a point in time”). Para los contratos

registrados bajo el modelo financiero, donde el cliente es la Administración, el reconocimiento de ingresos depende de los distintos servicios prestados (como por ejemplo la operación o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado. En los casos en los que algún precio de venta aislado no es directamente observable, se estima en base a la mejor estimación posible, aplicando el margen esperado para esa actividad.

Actividad de Aeropuertos

Por lo general, se trata de servicios a corto plazo prestados al cliente (líneas aéreas o usuarios del aeropuerto) en los que se reconocerán ingresos regulados en un momento determinado, por lo que no supone cambios en esta actividad. Mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la Nota 1.2.3.2.

Actividad de Inmobiliaria

Consiste fundamentalmente en ingresos asociados a la venta de pisos, locales comerciales o garajes, que se reconocen cuando el comprador recibe el derecho legal y toma posesión física del activo. Cada unidad (piso, etc.) se considerará una obligación de desempeño separada y se reconocerá con la transferencia legal y económica del activo al comprador, no suponiendo cambios en el método de reconocimiento de ingresos actual.

Actividad de Distribución de Energía

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

1.2.3.5 Activos no corrientes mantenidos para la venta

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

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

1.2.3.6 Operaciones discontinuadas

Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenidas para la venta y representan un segmento completo para el Grupo consolidado, o forman parte de un plan único o es una filial adquirida exclusivamente con vistas a su reventa. El resultado generado por las actividades discontinuadas, tanto para el ejercicio actual como para aquellos que se presenten

junto con este, se presenta en una línea específica en la cuenta de resultados neto de impuestos, comprendiendo el total de los siguientes importes:

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

1.2.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2019 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- i) Las estimaciones que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento de ingresos en contratos con clientes (ver Nota 1.2.3.4) donde destacan las relacionadas con:
 - determinar si existen derechos exigibles para reconocer ingresos;
 - determinar si una modificación de contrato ha sido aprobada;
 - establecer si se cumplen los criterios para reconocer un ingreso bajo contraprestación variable;
 - reconocimiento de ingresos en relación a una reclamación o a una disputa;
 - establecer si hay una obligación de desempeño o varias, así como el precio asignable a cada una de ellas;
 - definir para cada obligación de desempeño el método aplicable para reconocer los ingresos en función del tiempo, teniendo en cuenta que conforme a la política contable establecida por la compañía el método preferido es el método de examen de trabajo ejecutado "output method" (relación valorada o la basada en el tiempo transcurrido "time elapsed"), siendo el método de grado de avance en costes "input method" aplicado en aquellos casos en los que los servicios prestados no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y en los que no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar.
 - para el caso de contratos registrados bajo el criterio de examen del trabajo ejecutado, la medición de las unidades realizadas y el precio asignable a las mismas;
 - para el caso de los contratos registrados según el método de grado de avance en costes "input method" definir grado de avance en costes y margen previsto del contrato;
 - Determinar capitalización de los costes de licitación y los costes de movilización;
 - Evaluación sobre si se actúa como principal o agente;
 - Estimaciones relacionadas con el cálculo de la provisión por pérdidas esperadas y gastos diferidos.
- ii) El juicio sobre el cumplimiento de las condiciones para clasificar los activos y pasivos de la división de Servicios como operaciones discontinuadas según la NIIF 5, y por la estimación del valor razonable de dichos activos (ver nota 1.1.3).
- iii) Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales (ver Notas 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).
- iv) Registro contable del bono híbrido garantizado subordinado (ver Nota 5.1.2. instrumentos de patrimonio)
- v) Las estimaciones para la selección del criterio de consolidación a aplicar en relación a la pérdida de control, como en el caso de las Autopista del Sol en el ejercicio 2019 (ver Nota 1.2.2 criterios de consolidación).
- vi) Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos vinculados con los mismos para determinar la existencia de relaciones de coberturas (ver Nota 5.5 de derivados financieros a valor razonable).

- vii) La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver Notas 3.1 de Fondo de Comercio y 3.5 de Inversiones en Asociadas).
- viii) Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre activación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (ver Nota 2.8 de situación fiscal).
- ix) Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración de información financiera de las mismas conforme a la CINIF 12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones).
- x) Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver Nota 6.2 de déficit de pensiones).
- xi) La valoración de los planes de entrega de acciones (ver Nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).
- xii) Estimación para la determinación del plazo de los contratos de arrendamiento cuando existen opciones de cancelación o ampliación; la valoración de si es razonablemente cierto el ejercicio de dichas opciones que afectan al valor del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento (ver Nota 1.2.1.a).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2019 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

1.2.5. Desgloses

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

1.3. TIPO DE CAMBIO

Como se ha comentado anteriormente, Ferrovial tiene negocios fuera de la zona euro a través de diferentes filiales. Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el Grupo consolidado son los siguientes:

Partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2019 y diciembre de 2018 para el periodo comparativo):

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	2019	2018	VARIACIÓN 19/18 (%)
Libra esterlina	0,8467	0,8984	-5,76%
Dólar americano	1,1229	1,1452	-1,95%
Dólar canadiense	1,4573	1,56013	-6,59%
Dólar australiano	1,5986	1,62595	-1,68%
Zloty Polaco	4,2565	4,2888	-0,75%
Peso Chileno	845,17	794,66	6,36%

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

Partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2019 y diciembre de 2018 para el periodo comparativo):

TIPO DE CAMBIO MEDIO	2019	2018	VARIACIÓN 19/18 (%)
Libra esterlina	0,8745	0,8858	-1,28%
Dólar americano	1,1183	1,17823	-5,08%
Dólar canadiense	1,4800	1,53115	-3,34%
Dólar australiano	1,6077	1,58382	1,51%
Zloty Polaco	4,2960	4,27144	0,57%
Peso Chileno	796,8192	758,5925	5,04%

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

Como se puede comprobar en las anteriores tablas, durante el ejercicio 2019 todas las monedas se han apreciado respecto al euro, con excepción del tipo de cambio de cierre en el caso del peso chileno.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de 105 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

En la Nota 5.4 se explica la gestión del riesgo de tipo de cambio. Asimismo, en ella se realiza un análisis del impacto que el Brexit ha tenido o puede tener a futuro desde el punto de la vista de los diferentes riesgos financieros que afectan a Ferrovial. Dicha visión se complementa con el análisis global que se realiza sobre el Brexit en el apartado de Riesgos del Informe de Gestión.

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

1.4. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

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

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

SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO

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

El resultado neto del ejercicio alcanza los 268 millones de euros, frente a los 448 millones de euros negativos del año anterior.

El resultado del ejercicio 2019 se ha visto influenciado por diversos impactos no recurrentes:

- Plusvalía por la venta del 65% de la Autopista del Sol (473 millones de euros).
- Impacto por las actividades discontinuadas por un total de -263 millones de euros, que se descomponen principalmente en -440 millones de euros por ajustes valor razonable, de los cuales -270 millones de euros se han reconocido en el cuarto trimestre, y 216 millones de euros que corresponden fundamentalmente a la no amortización de dichos activos en base a la NIIF 5 y a la eliminación de operaciones internas.

Adicionalmente a los impactos indicados, en el ejercicio 2019 hay que destacar las pérdidas reconocidas en el negocio de Construcción, con un resultado de explotación de -365 millones de euros, que principalmente corresponden a las provisiones registradas en el primer trimestre de 2019 por posibles pérdidas futuras en varios proyectos de Estados Unidos.

El resultado de 2018 estaba afectado por la provisión de valor razonable registrada en relación al negocio de Servicios en Reino Unido una vez clasificado como actividad discontinuada (-774 millones de euros).

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

IMPACTOS NO RECURRENTE (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2019		SALDOS A 31/12/2018	
	RDO ANTES IMPUESTOS	RESULTADO NETO	RDO ANTES IMPUESTOS	RESULTADO NETO
Impacto por derivados financieros (Nota 2.6)	35	27	24	21
Desinversión 65% Autopista del Sol (Nota 2.5)	474	473	0	0
Desinversión, desconsolidación y deterioro de proyectos (Nota 2.5)	-15	-24	82	72
Impactos no recurrentes HAH (Nota 2.7)	31	31	-1	-1
Otros impactos fiscales no recurrentes	0	14	0	39
Impactos no recurrentes actividades discontinuadas	0	-263	0	-756
Otros impactos	0	-5	-3	-10
TOTAL	526	253	102	-634

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El detalle de los ingresos de explotación del Grupo a 31 de diciembre de 2019 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2019	2018
Cifra de Ventas	6.054	5.737
Otros ingresos de explotación	2	2
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	6.056	5.738

La cifra de ventas del Grupo a 31 de diciembre de 2019 relacionada con contratos con clientes asciende a 5.846 millones de euros (Ver Nota 4.4).

En la cifra de ventas se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar por 113 millones de euros en 2019 (108 millones de euros en 2018), tal y como se describe en la Nota 1.2.3.2.

Dentro de otros ingresos de explotación se recoge el impacto de las subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 2 millones de euros (2 millones de euros en 2018).

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

(Millones de euros)	2019			VARIACIÓN 19/18
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL	
Construcción	4.985	428	5.413	4%
Autopistas	616	1	617	31%
Aeropuertos	19	0	19	39%
Resto segmentos	13	137	151	-45%
Ajustes	0	-146	-146	-33%
TOTAL	5.634	420	6.054	6%

(Millones de euros)	2018			TOTAL
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL	
Construcción	4.638	554	5.193	5.193
Autopistas	470	1	471	471
Aeropuertos	14	0	14	14
Resto segmentos	132	144	276	276
Ajustes	0	-217	-217	-217
TOTAL	5.253	483	5.737	5.737

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

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

El detalle de las ventas por segmento geográfico el siguiente:

(Millones de euros)	2019	2018	VAR. 19/18
España	1.013	1.007	5
Reino Unido	396	337	59
Australia	90	271	-182
E.E.U.U.	1.934	1.684	250
Canadá	59	63	-4
Polonia	1.820	1.732	87
Resto	742	641	101
TOTAL	6.054	5.737	317

Las ventas de Grupo Ferrovial en sus seis principales mercados alcanzan el 88% del total.

2.2. CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

En el epígrafe de consumos se incluyen principalmente consumos de materias primas y la variación de existencias del ejercicio.

En otros gastos de explotación, están incluidos principalmente servicios prestados por terceros en concepto de subcontratas y servicios de profesionales independientes.

(Millones de euros)	2019	2018	VAR.19/18
TOTAL CONSUMOS	949	985	-36
Trabajos realizados por subcontratas	2.623	2.361	262
Arrendamientos	255	298	-43
Reparación y conservación	52	40	12
Servicios de profesionales independientes	317	254	63
Variación provisiones de pasivo (Nota 6.3)	397	9	387
Otros gastos de explotación	315	367	-52
TOTAL OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	3.958	3.329	630
TOTAL CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.907	4.314	593

La suma de estos epígrafes ha experimentado un incremento de 593 millones respecto al ejercicio anterior, pasando de 4.314 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 a 4.907 millones de euros a 31 de diciembre de 2019. Este incremento se debe fundamentalmente a la provisión registrada en el ejercicio por posibles pérdidas futuras en varios proyectos en Estados Unidos de la división de Construcción, así como a los servicios prestados por subcontratas, también en dicha división.

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2019	2018	VAR.
Sueldos y salarios	864	791	73
Seguridad Social	126	113	13
Aportaciones a planes de pensiones	7	7	0
Pagos basados en entrega acciones	7	12	-5
Otros gastos sociales	23	22	0
TOTAL	1.027	945	82

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2019 frente a 2018 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra diferenciada entre actividades continuadas y discontinuadas en las siguientes tablas:

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2019			VAR. 19/18 (*)
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2		2	0%
Alta dirección	11	2	13	18%
Ejecutivos	116	11	127	-56%
Gerentes/Profesionales/Supervisores	6.374	2.281	8.655	11%
Administrativos/Soprote	534	586	1.120	26%
Operarios	7.965	234	8.199	-2%
TOTAL	15.002	3.114	18.116	4%

(*) Debido a requerimientos legales para el reporte de información no financiera, se han creado nuevas categorías profesionales en el ejercicio 2019, no siendo estas comparables con las del ejercicio 2018.

ACT.CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2018		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	9	2	11
Ejecutivos	259	28	287
Gerentes/Profesionales/Supervisores	5.552	2.241	7.793
Administrativos/Soporte	421	467	888
Operarios	8.138	251	8.389
TOTAL	14.381	2.989	17.370

ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2019			VAR. 19/18 (*)
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	0	0	0	0%
Alta dirección	0	0	0	-100%
Ejecutivos	32	9	41	-82%
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.605	2.116	6.721	7%
Administrativos/Soporte	349	1.027	1.376	-79%
Operarios	42.268	21.446	63.714	3%
TOTAL	47.254	24.598	71.852	-4%

(*) Debido a requerimientos legales para el reporte de información no financiera, se han creado nuevas categorías profesionales en el ejercicio 2019, no siendo estas comparables con las del ejercicio 2018.

ACT.DISCONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2018		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	1	0	1
Ejecutivos	186	39	225
Gerentes/Profesionales/Supervisores	4.687	1.607	6.294
Administrativos/Soporte	2.851	3.678	6.529
Operarios	42.932	18.762	61.694
TOTAL	50.657	24.086	74.743

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

NEGOCIO	31/12/2019			VAR. 19/18
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.510	2.653	17.163	5%
Autopistas	334	165	499	-21%
Aeropuertos	39	20	59	8%
Resto	329	274	604	10%
TOTAL ACT. CONTINUADAS	15.212	3.112	18.324	4%
TOTAL ACT. DISCONTINUADAS	48.577	24.310	72.887	-6%
TOTAL	63.789	27.422	91.211	-4%

NEGOCIO	31/12/2018		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	13.912	2.488	16.400
Autopistas	418	211	629
Aeropuertos	34	21	55
Resto	289	260	550
TOTAL ACT. CONTINUADAS	14.653	2.980	17.634
TOTAL ACT. DISCONTINUADAS	52.497	24.775	77.271
TOTAL	67.150	27.755	94.905

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

El resultado bruto de explotación asciende a 31 de diciembre de 2019 a 121 millones de euros (479 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), lo que supone un decremento de -75% con respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a las pérdidas reconocidas en la división de Construcción y mencionadas anteriormente.

El gasto por amortización del año 2019 es de 180 millones de euros, frente a los 127 millones de euros del ejercicio anterior.

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

2.5. DETERIOROS Y ENAJENACIONES

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

Resultados reconocidos en 2019:

Los importes reconocidos en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2019 han sido de 460 millones de euros, y corresponden fundamentalmente a los siguientes conceptos:

- Plusvalía por la desinversión de la Autopista del Sol por importe de 474 millones de euros (473 millones de euros en el Resultado Neto) de los cuales 95 millones de euros corresponden a la puesta a valor razonable de la participación retenida (15%). Esta operación se describe en la Nota 1.1.4 de Cambios en el perímetro de consolidación.
- Resultado por deterioro de la cuenta por cobrar de la Autopista Terrasa Manresa (AUTEMA) por importe de -58 millones de euros (ver nota 3.3.2).

(Millones de euros)	IMPACTO EN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS			IMPACTO EN EL RESULTADO NETO
	ANTES DE AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	TOTAL 2019	
Autopista del Sol	380	95	474	473
Otros	44	0	44	34
RESULTADO POR PLUSVALÍAS Y ENAJENACIONES	423	95	518	507
Autema	0	-58	-58	-58
RESULTADO POR DETERIOROS	0	-58	-58	-58
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	423	37	460	449

En el ejercicio 2018 el resultado por deterioros y enajenaciones correspondió fundamentalmente a los siguientes conceptos:

(Millones de euros)	IMPACTO EN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS			IMPACTO EN EL RESULTADO NETO
	ANTES DE AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	TOTAL 2018	
Autopistas Grecia	84	0	84	80
Filial Budimex	10	0	10	4
Otras plusvalías	1	0	1	1
RESULTADO POR PLUSVALÍAS Y ENAJENACIONES	95	0	95	85
Autema	0	-13	-13	-13
RESULTADO POR DETERIOROS	0	-13	-13	-13
TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES	95	-13	82	72

2.6. RESULTADO FINANCIERO

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2019 y 2018. Se presenta separado el resultado de proyectos de infraestructuras del de sociedades excluyendo dichos proyectos (ver definición en Nota 1.1.2) y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados, y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden directamente a financiación.

(Millones de euros)	2019	2018	VAR.
Ingresos financieros por financiación	18	6	192%
Gastos financieros por financiación	-282	-239	-18%
Resultado Financiación de proyectos de infraestructuras	-264	-233	-13%
Resultado por derivados (*)	-1	1	198%
Otros resultados financieros	2	2	9%
Resto Resultado Financiero proyectos de infraestructuras	1	3	59%
Total Resultado Financiero de proyectos de infraestructuras	-263	-230	-14%
Ingresos financieros por financiación	75	57	32%
Gastos financieros por financiación	-47	-48	3%
Resultado Financiero por financiación sociedades ex-proyectos	28	9	-222%
Resultado por derivados (*)	36	23	55%
Otros resultados financieros	6	7	-14%
Resto Resultado Financiero sociedades ex-proyectos	42	30	39%
Total Resultado Financiero de sociedades ex-proyectos	69	39	80%
RESULTADO FINANCIERO	-194	-192	-1%

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de 35 millones de euros en 2019 y 24 millones de euros en 2018.

- **El resultado financiero por financiación de las sociedades proyecto de infraestructuras:** asciende en 2019 a -264 millones de euros (-233 millones de euros a 31 de diciembre de 2018). De este resultado -282 millones de euros corresponden al coste de la financiación externa de estas sociedades. En la siguiente tabla se desglosa este gasto financiero, que incluye los gastos activados por las autopistas en construcción:

GASTO DE FINANCIACIÓN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (Millones de euros)	2019	2018
Gasto financiero devengado	-302	-271
Gasto activado en período de construcción	20	32
GASTO FINANCIERO EN PYG	-282	-239

La variación en el resultado por financiación se explica principalmente por la menor activación frente al 2018 (-12 millones de euros) de Autopistas en construcción, principalmente por la apertura de tramos en la I-77 y NTE Segmento 3, así como por el mayor devengo de intereses por deuda en las Autopistas Americanas (-34 millones de euros).

- **Resto de resultado financiero de proyectos de infraestructuras:** se incluye fundamentalmente el resto de resultado financiero, que recoge diferencias de cambio y otros resultados con la consideración de financieros, pero no directamente vinculados a la financiación. Los principales impactos se recogen en la siguiente tabla:

OTROS RESULTADOS FINANCIEROS DE SOCIEDADES PROYECTO (Millones de euros)	2019	2018	VAR. 19/18
Coste de avales	-4	-1	-3
Provisión pérdida esperada NIIF 9	10	7	4
Actualización financiera de provisiones	-3	-2	-1
Diferencias de cambio	0	0	0
Otros	-1	-1	0
TOTAL	2	2	0

- **El resultado por financiación de las sociedades ex-proyectos** asciende en el ejercicio a 28 millones de euros (9 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), correspondientes al coste de la deuda externa por -47 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 75 millones de euros. La mejora frente al ejercicio 2018 se debe fundamentalmente a la mayor rentabilidad de la caja disponible frente al ejercicio anterior (mayor posición en dólares canadienses que se remunera a tipos mejores que la zona euro).
- **El resto de resultado financiero de sociedades ex-proyectos** incluye los impactos por derivados y otros ajustes de valor razonable correspondientes fundamentalmente al impacto de los derivados que no se consideran de cobertura, entre los que destacan los equity swaps que el Grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los sistemas de retribución variable vinculados a la acción (ver Nota 6.7), con un impacto positivo en el año de 25 millones de euros, derivado de la positiva evolución de la cotización de la acción durante el 2019.

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

RESTO RESULTADO FINANCIERO DE SOCIEDADES EX PROYECTO (Millones de euros)	2019	2018	VAR. 19/18
Coste de avales	-35	-29	-6
Provisión pérdida esperada NIIF 9	0	-1	1
Intereses demora	7	11	-3
Diferencias de cambio	2	-3	5
Intereses préstamos a puestas en equivalencia	14	16	-3
Intereses actas fiscales	-7	-6	1
Ingresos de avales	19	18	1
Otros	6	0	6
TOTAL	6	7	-1

Este sub-epígrafe incluye principalmente el coste de avales, intereses de demora, diferencias de cambio, intereses préstamos a puestas en equivalencia, gastos financieros por planes de pensiones e intereses de actas fiscales. En el caso de ingresos de avales, recoge en 2019, el importe de la facturación de avales a los proyectos que integran por puesta en equivalencia (19 millones de euros), destacando la autopista I-66.

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

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

Esta diferencia a nivel de proyectos tiene su origen principalmente las autopistas americanas (NTE, LBJ, NTE Segment 3 e I-77), en las que los contratos de financiación permiten la capitalización de los intereses en los primeros años de la concesión, de forma que se acumulan al principal y no suponen salida de caja en el ejercicio (-83 millones de euros), así como por el impacto por la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada (24 millones

de euros), al no estar reflejado el resultado financiero de la división en el epígrafe de Resultado Financiero por Financiación de la cuenta de pérdidas y ganancias pero sí el flujo de intereses en el Estado de Flujos de Tesorería.

2.7. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2019 asciende a 296 millones de euros (239 millones de euros en 2018). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

RESULTADO SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (Millones de euros)	2019	2018
HAH	106	70
407 ETR	153	136
Resto	37	33
Total	296	239

Dentro de los resultados de HAH destacan en el ejercicio 2019 impactos no recurrentes relacionados con ajustes de valor razonable en relación a la valoración de los derivados (fundamentalmente por la evolución de los ILS contratados) que ha supuesto un impacto positivo de 31 millones de euros (3 millones de euros en 2018). Excluyendo estos impactos no recurrentes, el resultado de HAH mejora 7 millones de euros con respecto al ejercicio anterior, alcanzando los 80 millones de euros a 31 de diciembre 2019 (66 millones de euros a 31 de diciembre 2018).

Respecto a 407 ETR, la positiva evolución frente a diciembre 2018 (17 millones de euros) es consecuencia, principalmente, del incremento de tarifas.

Dentro de la línea de resto, destacan las autopistas portuguesas Auto-Estrada Norte Litoral (9 millones de euros) y Autoestrada do Algarve (6 millones de euros) así como ACS Airports (9 millones de euros) y resto de proyectos por importe de 13 millones de euros.

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

2.8. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

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

El gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio 2019 alcanza los -47 millones de euros (gasto de -24 millones de euros en 2018), cifra que:

- No incluye el gasto por impuesto sobre sociedades correspondiente a las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (ver Notas 2.7 y 3.5) que, conforme a la normativa contable, sus resultados se presentan ya netos de su impacto fiscal.
- Incluye un ingreso por impuesto sobre sociedades correspondiente a ejercicios anteriores de 7 millones de euros (ingreso de 39 millones de euros en 2018), principalmente como consecuencia de la regularización de activos y pasivos por impuestos diferidos de ejercicios anteriores.

Excluyendo del resultado antes de impuestos (504 millones de euros) el resultado de estas sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (beneficio neto de impuesto de 296 millones de euros), las diferencias permanentes (-34 millones de euros) y resultados de consolidación sin impacto fiscal (46 millones de euros), y tomando el gasto por impuesto sobre sociedades ajustado por las regularizaciones de ejercicios anteriores (54 millones de euros), resulta una tasa de impuesto sobre sociedades efectiva del 25%, como se puede comprobar en la siguiente tabla.

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

2019 (Millones de euros)	REINO						RESTO	TOTAL
	ESPAÑA	UNIDO	AUSTRALIA	EE.UU.	POLONIA	CANADÁ	PAÍSES	
BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS	569	55	-62	-363	73	173	60	504
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-3	-114	-6	0	0	-158	-15	-296
Diferencias permanentes	-452	27	69	266	45	7	4	-34
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	0	0	0	45	0	6	-5	46
RESULTADO FISCAL	116	-32	1	-53	118	27	44	219
GASTO POR IMPUESTO DEL EJERCICIO	-189	6	0	107	-26	-15	69	-47
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	158	0	0	-96	3	8	-79	-7
GASTO POR IMPUESTO AJUSTADO	-30	6	0	11	-23	-7	-10	-54
<i>Tipo efectivo sobre resultado fiscal</i>	26%	18%	30%	21%	20%	26%	24%	25%
<i>Tipo efectivo del país</i>	25%	19%	30%	21%	19%	27%		

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

- **Diferencias Permanentes.** Corresponden a gastos o ingresos del ejercicio que, conforme a la normativa fiscal aplicable en cada uno de los países, no son deducibles (gastos) o tributables (ingresos) en el ejercicio, ni se espera que vayan a ser deducibles o tributables en ejercicios futuros. El saldo acumulado por este concepto es un ingreso de -34 millones de euros. Detalle de estos ajustes más significativos, se indican a continuación:
 - Plusvalías generadas por la venta de activos en la división de Autopistas (-480 millones de euros), principalmente por la venta de la Autopista del Sol, que se encuentran no sujetas a tributación (Nota 1.1.4).
 - Pérdidas que no generan crédito por impuesto (407 millones de euros), generadas principalmente en proyectos de Construcción en Estados Unidos.
 - Deterioro de la cuenta por cobrar de la autopista Autema, sin impacto fiscal (Nota 2.5) por un importe de 58 millones de euros.
 - Límite en la deducibilidad de los gastos financieros para el impuesto de sociedades que supone un impacto de 7 millones de euros en la división de Autopistas en Portugal.
 - Gastos no deducibles de diversas naturalezas, fundamentalmente relacionados con Budimex por 12 millones de euros.
 - Deduciones de años anteriores por -16 millones de euros.
- **Resultados Consolidación sin impacto fiscal.** Corresponde a resultados derivados de criterios de consolidación contable que no tienen repercusiones fiscales. El saldo acumulado por este concepto es un gasto de 46 millones de euros que corresponde a resultados en sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos, Canadá y Portugal en las que participan otros socios y son integradas por integración global. El crédito fiscal se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del impuesto los accionistas de dichas sociedades por el porcentaje de participación que poseen en las mismas.

En la tabla que se adjunta a continuación se incluye el detalle del cálculo de la tasa impositiva efectiva del ejercicio 2018.

2018 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA	EE.UU.	POLONIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES	TOTAL
BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS	113	27	-44	-20	105	147	157	486
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-4	-73	-2	0	0	-141	-19	-239
Diferencias permanentes	22	-4	4	2	26	11	-16	44
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	0	0	0	-14	0	4	0	-10
RESULTADO FISCAL	131	-49	-43	-32	131	22	121	281
GASTO POR IMPUESTO DEL EJERCICIO	-91	10	16	101	-25	-7	-29	-24
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	58	0	-3	-95	-1	1	0	-39
GASTO POR IMPUESTO AJUSTADO	-33	9	13	7	-26	-6	-29	-65
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	25%	19%	30%	20%	20%	26%	24%	23%
Tipo efectivo del país	25%	19%	30%	21%	19%	27%		

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

El detalle del gasto por impuesto del ejercicio correspondiente al ejercicio 2019 y 2018 se presenta también diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente del mismo, al impuesto diferido y a los cambios en estimaciones de ejercicios anteriores:

(Millones de euros)	2019	2018
GASTO POR IMPUESTO DEL EJERCICIO	-47	-24
Gasto por impuesto corriente	-73	-41
Gasto por impuesto diferido	31	-7
Efecto impositivo ajustes consolidación a patrimonio	-12	-17
Cambio en estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otras regularizaciones	7	39

El importe pagado en el ejercicio tanto para las actividades continuadas y discontinuadas en concepto de impuesto de sociedades asciende a 61 millones de euros, tal y como se muestra en la nota de flujo de caja (Nota 5.3).

2.8.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

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

ACTIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/19	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO / ABONO RODS..	CARGO/ ABONO/ PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	BALANCE 31/12/19
Créditos fiscales	214	-4	-141	-17	1	2	55
Dif. criterio fiscal/ contable	347	-108	10	82	0	1	332
Dif. valoraciones patrimonio	88	0	0	1	26	-1	115
Otros conceptos	14	8	-17	-4	0	0	1
TOTAL	663	-105	-148	62	28	2	502
PASIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/19	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO / ABONO RODS.	CARGO/ ABONO/ PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	BALANCE 31/12/19
Diferidos fondo de comercio	32	7	-4	3	0	0	38
Dif. criterio fiscal/contable	443	-6	-160	28	0	6	310
Dif. valoraciones patrimonio	90	1	0	0	24	0	115
Otros conceptos	8	4	0	0	1	0	12
TOTAL	574	4	-165	31	24	6	475

Dentro del movimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos, destacar el impacto por la salida de perímetro de la Autopista del Sol, que ha supuesto un decremento en los activos diferidos de 81 millones de euros (Nota 1.1.4).

Los impuestos diferidos existentes a 31 de diciembre de 2019 provienen fundamentalmente de:

a) Créditos fiscales por impuestos

Corresponden a créditos fiscales que todavía no han sido utilizados por las sociedades del Grupo. Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes sino solo aquellos que conforme a las proyecciones del Grupo se consideran que se van a poder utilizar antes de que venza el periodo de prescripción. El saldo total activado alcanza los 54 millones de euros, de los cuales 39 millones corresponden a bases impositivas negativas activadas. El resto del impacto corresponde a deducciones que Ferrovial tiene acreditadas por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2019 por importe de 50 millones de euros (61 millones en 2018) de los cuales se encuentran activados 15 millones de euros.

A continuación, se presenta un detalle del total de bases impositivas negativas pendientes de compensar, desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado en base a los modelos de recuperación de actividades continuadas y discontinuadas:

ACTIVIDADES CONTINUADAS PAÍS	BASE IMPOSIBLE NEGATIVA	PERÍODO DE PRESCRIPCIÓN	CRÉDITO FISCAL MÁXIMO	CRÉDITO FISCAL ACTIVADO
Grupo Consolidado Fiscal Español	472	No prescriben	118	0
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU.	335	No prescriben	70	0
Canadá	125	2024-2040	33	14
Reino Unido	65	No prescriben	12	7
Resto	176	2020-No prescriben	42	17
TOTAL	1.173		276	39

ACTIVIDADES DISCONTINUADAS PAÍS	BASE IMPONIBLE NEGATIVA	PERÍODO DE PRESCRIPCIÓN	CRÉDITO FISCAL MÁXIMO	CRÉDITO FISCAL ACTIVADO
Grupo Consolidado Fiscal Español	9	No prescriben	2	2
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	17	No prescriben	0	0
Australia	304	No prescriben	91	91
Reino Unido	686	No prescriben	130	33
Resto	121	2020-No prescriben	36	10
TOTAL	1.136		260	136

Grupo consolidado fiscal español:

A efectos de comprobar la recuperabilidad de las bases imponibles negativas y créditos fiscales, se ha realizado un modelo basado en las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del Grupo y, a partir del cual, se ha concluido la procedencia de no registrar la totalidad de créditos fiscales existentes ante las dudas sobre la probabilidad de que puedan ser recuperados tras la venta de Ausol (Nota 1.1.4) y la previsible venta de Servicios (Nota 1.1.3).

Grupo consolidado fiscal EEUU:

A 31 de diciembre de 2019 el saldo de crédito por bases imponibles negativas pendientes de uso por parte del Grupo Consolidado en EEUU asciende a 70 millones de euros, totalmente provisionados. En línea con el enfoque adoptado en años anteriores, se ha decidido no registrar la totalidad de los créditos fiscales generados en el año dada la situación de incertidumbre para su recuperación y que podría retrasarse por la adjudicación de nuevos proyectos.

Australia:

Tras la compra de Broadpectrum, Ferrovial constituyó un Grupo consolidado fiscal con todas sus sociedades en Australia. Cuando la desinversión en Broadpectrum se haga efectiva, la sociedad poseedora de todos los derechos sobre los créditos fiscales será la entidad dominante del grupo fiscal perteneciente a la división de Servicios, por lo que se ha decidido traspasar los créditos generados por las divisiones de Construcción y Autopistas hasta 31 de diciembre de 2018 a actividades discontinuadas (19 millones de euros). En base a las proyecciones de beneficios se encuentran activadas bases imponibles negativas en Australia por 91 millones de euros en actividades discontinuadas.

Reino Unido:

A partir de 1 de abril de 2017 tomó efecto el nuevo régimen fiscal de Reino Unido, con la implicación de nuevas regulaciones con impacto en el Grupo consolidado fiscal del país. Las principales modificaciones consisten en la limitación en el uso de pérdidas fiscales; posible compensación de la base imponible del 100% hasta 5 millones de libras esterlinas y del 50% para la base restante con carácter ilimitado en el tiempo, ya sean pre o post generadas a la fecha de entrada en vigor de la reforma. Igualmente, las bases imponibles negativas podrán ser empleadas por cualquier sociedad del Grupo consolidado. En base a este nuevo régimen, se encuentran activadas bases imponibles negativas en Reino Unido por 33 y 7 millones de euros en actividades discontinuadas y continuadas respectivamente.

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

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

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos en ejercicios futuros. En sentido contrario, un pasivo por este concepto representa un gasto reconocido fiscalmente de forma más acelerada.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (206 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 106 millones de euros, principalmente en la división de Construcción.
- Amortizaciones contablemente aceleradas (9 millones de euros).

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (93 millones de euros).
- Diferidos por diferencias entre la amortización fiscal y contable (99 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 25 millones de euros, principalmente en la división de Construcción.
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional IFRIC12 por importe de 46 millones de euros, principalmente en la división de Autopistas.

c) Impuestos diferidos por diferencias de valoración de patrimonio.

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

El saldo que está reconocido en activo corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la Hacienda Pública en el momento en que se materialicen en resultados. En caso contrario, la existencia de un pasivo corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. Es de destacar el importe correspondiente a los diferidos de activo por derivados financieros cuyo importe es de 114 millones de euros y 115 millones de euros en el pasivo.

d) Impuestos diferidos por fondos de comercio

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio, por importe de 38 millones de euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Webber, LLC.

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2018:

ACTIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/18	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO/ ABONO CUENTA DE RESULTADO	CARGO/ ABONO PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	NIF 9	DISCONTINUADAS	ACT. 31/12/18	BALANCE 31/12/18
Créditos fiscales	353	43	-88	85	0	-5	0	-174	214	
Dif. criterio fiscal/ contable	462	-1	27	5	1	-9	12	-149	350	
Dif. valoraciones patrimonio	102	0	0	-4	-1	0	0	-8	88	
Otros conceptos	118	-51	23	-8	-7	1	0	-62	12	
TOTAL	1.035	-9	-38	78	-8	-13	12	-393	664	

PASIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/18	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO/ ABONO CUENTA DE RESULTADO	CARGO/ ABONO PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	NIF 9	DISCONTINUADAS	ACT. 31/12/18	BALANCE 31/12/18
Diferidos fondo de comercio	223	5	0	8	0	0	0	-205	32	
Dif. criterio fiscal/ contable	541	-1	-106	40	4	6	0	-41	443	
Dif. valoraciones patrimonio	81	0	0	0	10	0	0	0	90	
Otros conceptos	56	6	5	-4	-1	-1	0	-54	8	
TOTAL	900	11	-100	44	13	5	0	-300	574	

2.8.4. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. Asimismo, las autoridades fiscales disponen de un plazo de diez años para comprobar e investigar las bases imponibles negativas y determinadas deducciones pendientes de compensar.

En la actualidad Ferrovial S.A está siendo objeto de comprobación inspectora relativa a un Procedimiento de Recuperación de Ayudas del Estado Español vinculado con la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición de Amey (Decisión UE 2015/314, de la Comisión Europea, de 15 de octubre de 2014 – Tercera Decisión-) (ver nota 6.5.1) y, con relación al concepto tributario Impuesto Sobre Sociedades, ejercicios 2016 a 2018. Las actuaciones se encuentran en fase de aportación de documentación, estando previsto la formalización de las actas durante el ejercicio 2020.

Las actuaciones de comprobación e inspección iniciadas en julio de 2017 respecto de las entidades Ferrovial S.A y su Grupo consolidado fiscal español, Ferrovial Agroman S.A., Ferrovial Servicios S.A., y Ferrovial Internacional S.L.U., por los conceptos tributarios; Impuesto sobre sociedades, ejercicios 2012 a 2014, Impuesto sobre el Valor Añadido, periodos junio 2013 a diciembre 2015, Retenciones e ingresos a cuenta de rendimientos del trabajo y profesionales, periodos junio 2013 a diciembre 2015 y Retenciones a cuenta Imposición no Residentes, periodos junio 2013 a diciembre 2015, finalizaron en el segundo semestre de 2019 con la notificación de los acuerdos de liquidación derivados de las actas suscritas en conformidad y en disconformidad. Estos últimos han sido objeto de reclamación en vía económico-administrativa y actualmente siguen el procedimiento de tramitación establecido sin que se haya obtenido aun resolución. En relación a estas actuaciones, se ha procedido a dotar una provisión neta de carácter fiscal por 15 millones euros durante el ejercicio 2019.

Permanecen abiertos a inspección fiscal los últimos cuatro ejercicios para todos los impuestos que le son de aplicación.

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección, podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva. Se considera que las posibles contingencias significativas de carácter tributario se encuentran adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.

2.8.5. Régimen fiscal aplicable a Ferrovial S.A.

Ferrovial, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran el Grupo Consolidado Fiscal junto con Ferrovial, S.A. para el ejercicio 2019 son las que se indican en el Anexo II. Así mismo, la entidad se acogió en 2014 al régimen fiscal establecido en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades (“LIS”). Dado que la aplicación de dicho régimen tiene efecto en la tributación de los posibles dividendos o plusvalías obtenidos por los accionistas de la sociedad, se adjunta como Anexo I a estas cuentas anuales consolidadas, una nota descriptiva del tratamiento fiscal aplicable a los accionistas, así como información relativa a los resultados fiscales obtenidos por Ferrovial S.A que los accionistas deben conocer a efectos de la aplicación de dicho régimen.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

2.9. RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

Como se comenta en la Nota 1.1.3, a 31 de diciembre de 2019, y al igual que el ejercicio precedente, se clasifica la División de Servicios como actividad discontinuada, implicando que el impacto en la cuenta de resultados de dicha área de negocio se reporte en una única línea denominada “Resultado neto operaciones discontinuadas”. En dicha línea se incluye también el resultado por deterioro por la diferencia entre el valor razonable estimado de los activos y su valor contable.

En este sentido, y en relación al negocio de Australia y Nueva Zelanda, se ha utilizado como referencia del valor razonable el precio sobre el que se ha cerrado la transacción (303 millones de euros), menos los costes estimados de venta (-3 millones de euros). Ello ha implicado el reconocimiento de un deterioro de -270 millones de euros en el cuarto trimestre de 2019, al que hay que añadir los -170 millones de euros ya registrados en el tercer trimestre (Nota 1.1.3).

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

(Millones de euros)	2019	2018	VAR.
Cifra de ventas	6.995	6.785	211
Resultado bruto de explotación	382	136	247
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-288	-222	-66
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	95	-87	181
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-5	2	-7
Resultado de explotación	89	-85	174
Resultado financiero	-74	-78	4
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	29	15	14
Resultado consolidado antes de impuestos	45	-148	193
Impuesto sobre beneficios	-16	47	-63
Resultado después de impuestos	29	-101	130
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-3	-4	1
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	26	-105	131
Ajustes actividades discontinuadas	216	30	186
Provisión valor razonable	-440	-774	334
Resultado operaciones discontinuadas	-198	-848	650

Entrando en los diferentes componentes del resultado de la actividad discontinuada es de destacar:

El resultado bruto de explotación de 2019 se situó en 382 millones de euros, frente a los 136 millones alcanzados el ejercicio anterior. Esta mejora principalmente se debe a que los resultados del 2018

recogían el impacto del contrato del Birmingham por importe de -235 millones de euros (-208 millones de libras).

El resultado financiero asciende de 2019 a -74 millones de euros, manteniéndose en línea con el año anterior (-78 millones de euros).

Los ajustes de las actividades discontinuadas del 2019 lo componen fundamentalmente la eliminación de la amortización de los activos, conforme a lo requerido por la NIIF 5 y la eliminación de las operaciones internas, por importe de 216 millones de euros (ver Nota 1.1.3).

La provisión de valor razonable hace referencia a los deterioros realizados en la actividad de Australia anteriormente comentados.

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

2.10. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2019 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a 9 millones de euros (-57 millones de euros a diciembre de 2018).

Esta cifra corresponde a los beneficios obtenidos por empresas del Grupo que son asignables a los otros socios que participan en dichas sociedades. Las cifras que aparecen en positivo corresponden a sociedades que generan pérdidas, por lo que la cifra se representa en negativo.

(Millones de euros)	2019	2018	VAR. 19/18	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-22	-24	3	44,90%
Autopista del Sol (*)	-5	-2	-4	15,00%
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	-16	-17	0	23,70%
LBJ Infrastructure Group	-4	4	-8	45,4%
NTE Mobility Partners	-9	-4	-4	37,1%
FAM Construction LLC	37	-1	38	30,0%
Sugar Creek Construction LLC	27	-3	30	30,0%
Resto sociedades	4	-7	11	
TOTAL Act. Continuidas	12	-53	65	
TOTAL Act. Discontinuidas	-3	-4	1	
TOTAL	9	-57	67	

*En diciembre de 2019 se ha vendido un 65% de la Autopista del Sol (ver Nota 1.1.4)

La principal variación con respecto al año anterior corresponde al empeoramiento de los resultados de FAM Construction LLC (38 millones de euros) y Sugar Creek LLC (30 millones de euros) motivados por las pérdidas registradas en el ejercicio en relación a contratos de construcción en USA, tal y como se ha indicado en la Nota 6.3., compensado en sentido contrario por los mejores resultados registrados en las autopistas North Tarrant Express y LBJ Infrastructure Group.

2.11. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

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

(Millones de euros)	2019	2018
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	268	-448
Coste neto bonos perpetuos subordinados	-8	-8
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante ajustado (millones euros)	260	-456
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	742.193	738.479
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-10.514	-8.259
Nº medio acciones para determinar bº básico por acción	731.679	730.220
RESULTADO BÁSICO/DILUIDO TOTAL POR ACCIÓN (EUROS)	0,35	-0,61
Resultado neto ajustado actividades continuadas (millones euros)	448	449
RESULTADO BÁSICO POR ACCIÓN ACTIVIDADES CONTINUADAS (EUROS)	0,61	0,61
Resultado neto actividades discontinuadas (millones euros)	-198	-848
RESULTADO BÁSICO POR ACCIÓN ACTIVIDADES DISCONTINUADAS (EUROS)	-0,27	-1,16

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

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

Asimismo, las ampliaciones de capital realizadas por el Grupo en 2018 y 2019 para atender a los compromisos del pago en acciones a los accionistas que se acojan a dicha modalidad del Scrip dividend (ver Nota 5.1.1.) no generan distorsión en el resultado por acción ya que la política de la compañía consiste en realizar una reducción de capital equivalente aproximadamente a las acciones emitidas (ver Nota 5.1.2.a).

El resultado neto por segmento geográfico es el siguiente:

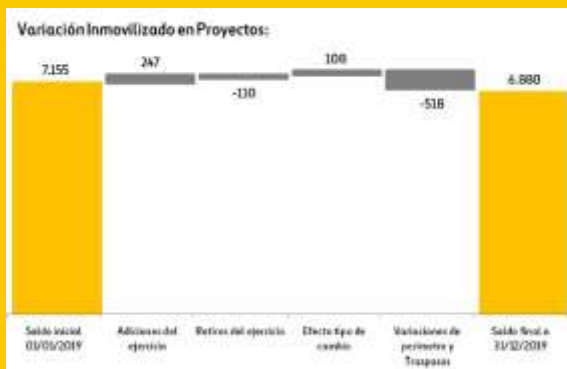
(Millones de euros)	2019	2018	VAR. 19/18
España	583	38	545
Canadá	163	147	16
Australia	-464	-17	-448
Estados Unidos	-194	75	-269
Reino Unido	82	-878	961
Polonia	26	46	-20
Chile	22	52	-30
Irlanda	18	19	-1
Grecia	0	77	-77
Resto	32	-6	38
TOTAL	268	-448	716

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

SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE

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

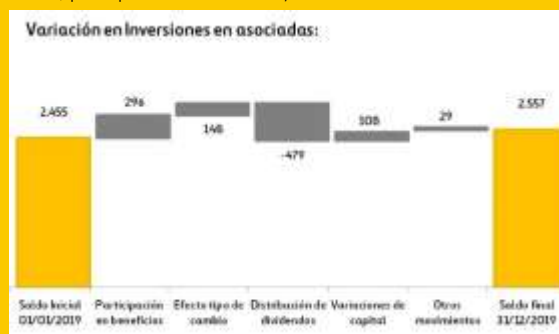
Los principales componentes del activo no corriente a diciembre de 2019 en Ferrovial son la partida “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 6.880 millones de euros, que supone un 56% del total del activo no corriente (ver Nota 3.3) y las “Inversiones en Asociadas” por 2.557 millones de euros (relativas fundamentalmente a la inversión en HAH y 407ETR) que representa el 20% del total del activo no corriente (ver Nota 3.5). El “Fondo de Comercio de consolidación” (248 millones de euros) representa el 2% del total del activo no corriente.



En cuanto a la evolución del inmovilizado de proyectos de infraestructuras, la variación respecto al ejercicio anterior se debe fundamentalmente a las variaciones de perímetro por la venta del 65% de la Autopista de Ausol (Nota 1.1.4), así como las adiciones de inmovilizado (por 247 millones de euros) y los retiros (por -110 millones de euros) cuyo importe neto asciende a 137 millones de euros principalmente en proyectos en construcción de Estados Unidos,

además del efecto por tipo de cambio (apreciación del dólar estadounidense frente al euro) que supone un impacto de 108 millones de euros.

Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce un aumento de 70 millones de euros, originado fundamentalmente por la participación en los beneficios de estas sociedades (296 millones de euros), el efecto del tipo de cambio, debido principalmente a la apreciación producida en el tipo de cambio de la libra esterlina y el dólar canadiense (148 millones de euros), así como la clasificación como inversión en asociadas del 15% mantenido en Ausol por 111 millones de euros, tras la desinversión realizada en el ejercicio (Nota 1.1.4), compensado parcialmente por las distribuciones de dividendos por importe de 479 millones de euros, principalmente de HAH y 407 ETR.



En relación con la evolución del fondo de comercio, se produce un decremento de 124 millones de euros, principalmente por la venta de la Autopista del Sol anteriormente comentada (-70 millones de euros) y la reclasificación como mayor saldo de la cuenta a cobrar de Autema (-58 millones de euros).

3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2019:

(Millones de euros)	2018	VAR. PERIM.	RECLASIFICACIÓN	TIPO DE CAMBIO	2019
Construcción	202	0	0	3	205
Budimex	68	0	0	0	68
Webber	134	0	0	3	137
Autopistas	128	-70	-58	0	0
Ausol	70	-70	0	0	0
Autema	58	0	-58	0	0
Aeropuertos	42	0	0	1	43
Transchile	42	0	0	1	43
TOTAL	372	-70	-58	4	248

3.1.1. Movimientos en el ejercicio

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

Variaciones de perímetro

El impacto de las variaciones de perímetro corresponde al fondo de comercio asignado a Autopista del Sol, sociedad vendida al fondo francés de infraestructuras Meridiam (ver Nota 1.1.4).

Reclasificaciones

En el ejercicio 2019, la sociedad ha procedido a reclasificar el fondo de comercio asignado al proyecto de Autema (58 millones de euros) como mayor importe de la cuenta a cobrar existente en la concesión, al considerar que la recuperabilidad de ambos activos está ligada a la percepción de los mismos flujos contractuales (ver Nota 3.3.2).

3.1.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

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

Metodología y tasa de descuento

El importe de los fondos de comercio de Webber (Estados Unidos) y Budimex (Polonia) asciende, al 31 de diciembre de 2019, a 137 y 68 millones de euros respectivamente (134 y 68 millones de euros al 31 de diciembre de 2018).

En el caso de Webber, se usan proyecciones a cinco años, y el valor residual se basa en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera la sociedad. Los flujos se descuentan a una tasa de descuento (WACC) después de impuestos del 7,1% (frente al 8,5% en 2018), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,0% (frente al 2,25% 2018). En el WACC se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 2,25%, 34 puntos básicos por encima de la cotización del bono americano a 10 años a 31 de diciembre de 2019.

En 2019 la tasa de descuento (WACC) antes de impuestos aproximada asciende a 8,5% (frente al 10,0% en 2018).

En el caso de Budimex, al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del Fondo de Comercio se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía a 31 de diciembre de 2019 es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que de dicho análisis se haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

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

Los flujos de caja libres proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de Webber son las proyecciones de ingresos y los márgenes de explotación previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales: la cartera de contratos existentes, la consecución de nuevos contratos, la estimación de los márgenes futuros y la tasa de crecimiento a perpetuidad. Cabe señalar que los márgenes de explotación proyectados son menores que los históricos de los últimos años, situándose en línea con los márgenes medios del sector. Respecto a la tasa de crecimiento a perpetuidad se ha utilizado el 2,00%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo en Estados Unidos sin considerar el crecimiento real de la economía.

Resultados del test de deterioro:

En Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 107% superior a su valor contable (frente al 75% del año anterior).

El peso del valor residual de Webber calculado tras el periodo de proyección explícito sobre el total de la valoración es del 42%.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2019 es un 546% superior a su valor contable (frente al 278% del año anterior).

Análisis de sensibilidad:

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

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen de explotación de 50 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta una holgura del 80% frente al valor contable.

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al proyectado fuese de 395 puntos básicos, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad en el 1%.

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

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

B. Fondos de comercio de Transchile:

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

En base al resultado del test de deterioro de dicho fondo de comercio, la holgura es de un 14% frente a su valor en libros, que asciende a 61,6 millones de euros. El coste de capital al que se han descontado los flujos asciende a 6,8% (8,1% antes de impuestos), que son consistentes con las usadas en el cálculo del deterioro del fondo de comercio en 2018.

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2019 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 62 millones de euros (32 millones de euros en 2018).

En este epígrafe se recogen:

- “Derechos sobre concesiones”, se recogen aquellos derechos de explotación de las licitaciones, que no tienen la calificación de Proyectos (ver definición en Nota 1.1.2). A 31 de diciembre de 2019 no se presenta un saldo significativo (4 millones de euros a 31 de diciembre de 2018).
- “Aplicaciones informáticas” por un valor neto de 7 millones de euros (6 millones a 31 de diciembre de 2018).
- “Contratos con clientes y relaciones comerciales”, relacionados con el valor neto de la cartera comercial, bases de datos de clientes y otros activos intangibles, cuyo importe asciende a 57 millones de euros (24 millones a 31 de diciembre de 2018), proveniente fundamentalmente de la actividad de servicios de Budimex incluido dentro de la división de Construcción.
- Asimismo, durante el ejercicio no se han producido bajas significativas de activos totalmente amortizados.

El impacto en el flujo de caja (Nota 5.3) por las adiciones de activos intangibles ha ascendido a -8 millones de euros.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	SALDOAL 01/01/2019	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	VAR. DE PERÍMETRO Y TRASP.	SALDOSAL 31/12/2019
Autopistas España	736	1	-23	0	-713	0
Autopistas USA	5.581	214	0	110	0	5.905
Resto Autopistas	386	4	0	0	0	391
Inversión Autopistas	6.703	219	-23	110	-713	6.297
Amortización acumulada	-424	-94	4	-2	211	-305
Inversión neta Autopistas	6.279	125	-19	108	-502	5.992
Inversión resto Proyectos de infraestructura	2	4	0	0	0	6
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-1	1	0	0	0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	1	5	0	0	0	6
TOTAL INVERSIÓN	6.705	223	-23	110	-713	6.302
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-424	-93	4	-1	211	-303
TOTAL INVERSIÓN NETA	6.280	130	-19	109	-502	5.998

- Las variaciones más significativas en 2019 son las siguientes:
 - La evolución del tipo de cambio ha supuesto un aumento de los saldos de balance de estos activos de 109 millones de euros (249 millones en 2018), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas (Ver Nota 1.3).
 - Se producen adiciones brutas en Autopistas de 219 millones de euros, destacando las autopistas americanas, donde se han producido incrementos de activos por 214 millones de euros. De ellos, los más significativos se concentran en la autopista I-77 Mobility Partners LLC por 131 millones de euros (266 millones de euros en 2018) y en la autopista North Tarrant Express Extension por 80 millones de euros (214 millones de euros en 2018).
 - Las variaciones de perímetro corresponden a las bajas de los activos de Autopista del Sol, que tras la operación de compraventa acaecida en el ejercicio (ver Nota 1.1.4) pasa a clasificarse en la línea de Inversiones en Asociadas.
 - Por otra parte, en Resto de Proyectos de Infraestructuras se encuentran los contratos de concesiones otorgadas en la división de Aeropuertos que tienen la calificación de activos intangibles de acuerdo a la CINIIF 12, fundamentalmente asociados a líneas de transmisión eléctrica de Chile por una inversión neta de 5 millones de euros.

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (ver Nota 5.2). Los intereses activados al respecto en el año 2019 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2018 fue el siguiente:

(Millones de euros)	SALDOAL 01/01/2018	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	VARIACIONES DE PERÍMETRO Y TRASPASOS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDOSAL 31/12/2018
Autopistas España	734	2	0	0	0	736
Autopistas USA	4.842	484	0	255	0	5.581
Resto Autopistas	384	0	2	0	0	386
Inversión Autopistas	5.960	486	2	255	0	6.703
Amortización acumulada	-351	-67	0	-6	0	-424
Inversión neta Autopistas	5.609	419	2	249	0	6.279
Inversión resto Proyectos de infraestructura	521	7	0	0	-526	2
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-246	-28	0	0	274	-1
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	274	-22	0	0	-252	1
TOTAL INVERSIÓN	6.480	493	2	255	-526	6.705
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-598	-96	0	-6	274	-425
TOTAL INVERSIÓN NETA	5.883	398	2	249	-252	6.280

3.3.2. Activos modelo cuenta a cobrar

En relación a los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12, se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (mayor de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre 2018:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2019	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2018
SALDO A CIERRE DEL EJERCICIO	875	1.035
Impacto NIIF 9	0	-46
SALDO A INICIO DEL EJERCICIO	875	989
Adiciones	117	178
Retiros	-92	-90
Traspasos y otros	30	-36
Deterioro Autema	-58	0
Efecto tipo de cambio	0	2
Otros	10	7
Recla. Act. Discontinuas	0	-175
SALDO A FINAL DEL EJERCICIO	883	875

Nota: saldos presentados netos de provisiones

Como se comenta en la nota 3.1.3 a diciembre de 2019 se ha reclasificado el importe total del fondo de comercio asignado a Autema como mayor valor de la cuenta a cobrar, al considerar que la recuperabilidad de dicho fondo de comercio está completamente ligada a los mismos flujos contractuales que los relativos a dicha cuenta a cobrar.

Tras esta reclasificación, se ha procedido a recalcular el importe del valor en libros de la cuenta a cobrar conforme a lo indicado en el párrafo 5.4.3 de la NIIF 9, descontando los flujos contractuales previstos a la tasa de interés efectiva original de la cuenta a cobrar. Fruto de dicho cálculo se ha registrado un deterioro por valor de 58 millones de euros, cifra equivalente al importe del fondo de comercio reclasificado.

Independientemente de este deterioro, y tal como indica en la nota 6.5.1.a) relativa al litigio que Autema mantiene con la Generalidad

de Cataluña en relación al cambio del régimen concesional de este proyecto, se ha concluido que existen argumentos muy sólidos para ganar los recursos interpuestos y por lo tanto se ha decidido mantener registrado el proyecto como una cuenta a cobrar o activo financiero.

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

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2018		TOTAL 2018
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO (Nota 4.2)	
Autopista Terrasa Manresa, S.A	642	27	669
AUTOPISTAS	642	27	669
Concesionaria de Prisiones Lledoners	60	2	62
Concesionaria de Prisiones Figueras	100	4	104
Depusa Aragón	26	0	26
Budimex Parking Wroctaw	11	0	11
CONSTRUCCIÓN	198	5	203
Denver Great Hall LLC	35	0	35
AEROPUERTOS	35	0	35
TOTAL GRUPO	875	32	907

3.3.3 Impacto en flujo de caja

El impacto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos de modelo intangible ha ascendido a -156 millones de euros y en el caso de cuenta a cobrar el impacto de los retiros ha ascendido a +115 millones de euros (Nota 5.3), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

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

3.4. INMOVILIZADO MATERIAL

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

MOVIMIENTOS DURANTE 2019 (Millones de euros)	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	OTRAS INSTALAC. UTILLAJE Y MOBILIARIO	TOTAL
Inversión: Saldo al 01.01.2019	53	468	164	685
Altas	3	27	25	56
Bajas	-4	-14	-12	-30
Variaciones de perímetro y trasposos	31	1	25	57
Efecto tipo de cambio	1	2	2	4
Saldos al 31.12.2019	84	485	204	772
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2019	-11	-307	-116	-434
Dotación amortización	-2	-25	-18	-46
Bajas	2	10	10	22
Variaciones de perímetro y trasposos	-9	6	-12	-15
Efecto tipo de cambio	0	1	-1	0
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	0	0
Saldos al 31.12.2019	-20	-316	-137	-473
Valor neto contable 31.12.2019	64	169	66	299

Las variaciones más significativas en 2019 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por 56 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Construcción por 48 millones de euros en relación con adquisiciones de maquinaria específica de obra.

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

(Millones de euros)	2019	2018
Construcción	48	51
Autopistas	5	2
Act. Discontinuada Servicios	0	114
Otros	2	2
TOTAL	56	169

Impacto en flujo de caja: El impacto en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -51 millones de euros (Nota 5.3).

Bajas o Retiros:

Se producen 30 millones de euros en bajas o retiros del inmovilizado material, producidas fundamentalmente por retiros de elementos totalmente amortizados u obsoletos, sin que por ello se haya registrado un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. En concreto, 26 millones de euros se registran en el área de construcción.

Otros desgloses relativos a Inmovilizado Material:

El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. Existe una provisión por deterioros de otro inmovilizado por 14 millones de euros (14 millones en 2018), asociado a la división de Construcción.

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

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 7 millones de euros (4 millones de euros en 2018).

A 31 de diciembre de 2019 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

A continuación, se muestran los movimientos del año 2018:

MOVIMIENTOS DURANTE 2018 (Millones de euros)	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	OTRAS INSTALAC., UTILLAJE Y MOBILIARIO	TOTAL
INVERSIÓN: SALDO AL 01.01.2018	214	974	773	1.961
Altas	1	78	90	169
Bajas	-2	-61	-45	-108
Variaciones de perímetro y traspasos	-5	44	-44	-5
Efecto tipo de cambio	0	-3	-15	-18
Recla. Act. Discontinuas	-154	-563	-596	-1.313
SALDOS AL 31.12.2018	53	468	164	685
AMORTIZACIÓN ACUMULADA Y DETERIOROS AL 01.01.2018	-41	-671	-547	-1.259
Dotación amortización	-7	-79	-57	-143
Bajas	2	46	29	77
Variaciones de perímetro y traspasos	0	3	-7	-4
Efecto tipo de cambio	0	3	5	9
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	-4	-4
Recla. Act. Discontinuas	34	392	465	891
SALDOS AL 31.12.2018	-11	-307	-116	-434
VALOR NETO CONTABLE 31.12.2018	42	161	48	251

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2019 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (43,23%) y Heathrow Airport Holdings (HAH) (25%).

2019 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	RESTO	TOTAL
SALDO 31.12.18	705	1.475	275	2.455
Participación en el resultado (Nota 2.7)	106	153	37	296
Dividendos	-145	-307	-28	-479
Diferencias de cambio	43	101	3	148
Pensiones	-3	0	-2	-5
Traspasos/Variaciones perímetro	0	0	108	108
Otros	-17	0	51	33
SALDO 31.12.19	690	1.422	445	2.557

Evolución: La evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el reparto de dividendos de -479 millones de euros, compensado por los siguientes impactos:

- Efecto del tipo de cambio por la apreciación de la libra esterlina y el dólar canadiense principalmente con respecto al euro que provoca un impacto positivo de 148 millones de euros.
- Incremento de 296 millones de euros por la participación en el resultado del ejercicio.
- Adicionalmente se produce un incremento de 108 millones de euros en el epígrafe en relación fundamentalmente con el valor razonable de la participación del 15% que el grupo ostenta sobre Ausol por 111 millones de euros, una vez materializada la pérdida de control tras la operación de venta explicada en la Nota 1.1.4.
- **Impacto en flujo de caja:** La diferencia entre los 478 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 529 millones de euros que se desglosan el estado de flujo de caja (Nota 5.3), corresponden fundamentalmente a intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia, clasificados dentro del epígrafe de Activos Financieros no Corrientes del Balance (Nota 3.6), y al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2018 fue el siguiente:

2018 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	RESTO	TOTAL
SALDO 31.12.17	737	1.652	298	2.687
Participación en el resultado (Nota 2.7)	70	136	47	253
Dividendos	-143	-260	-49	-452
Variaciones de capital	0	0	61	61
Diferencias de cambio	-5	-55	-3	-63
Pensiones	33	0	3	36
Reclas. Actividades Discontinuas	0	0	-75	-75
Otros	15	1	-8	8
SALDO 31.12.18	705	1.475	275	2.455

Dada la importancia de las inversiones en HAH y de la 407 ETR, se presenta a continuación un detalle del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias de ambas sociedades, homogeneizadas a los principios contables de Ferrovial y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2019.

Igualmente, dado que ambas participaciones fueron revalorizadas en el momento en que se produjo la pérdida de control, registrándose un fondo de comercio, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

3.5.1. Detalles de información relativa a HAH

a. Análisis de Deterioro

En base a las valoraciones y sensibilidades realizadas, junto a la evolución positiva del activo en el ejercicio, se ha concluido que no existe deterioro.

La evolución en 2019 ha sido positiva, mejorando el resultado bruto de explotación 4,5% respecto a 2018. La base de activos regulada (RAB) ha terminado el año en 16.584 millones de libras. Asimismo, el tráfico de 2019 se ha situado un 1,0% por encima de 2018.

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración del activo a efectos del test de deterioro han sido las siguientes:

- Se ha considerado el último plan de negocio aprobado por la compañía. Dicho plan se basa en la rentabilidad por activos fijada por el regulador para el período de 6 años, extendido un año, que acaba el 31 de diciembre de 2019.

- Se ha acordado con el regulador una extensión 2 años del presente periodo regulatorio, iH7 (2020 y 2021).
- En los periodos regulatorios siguientes, y tras la aprobación por parte del Parlamento Británico del “National Policy Statement” para la expansión de Heathrow, se ha considerado el desarrollo de los planes de ampliación de capacidad del aeropuerto (proyecto tercera pista).
- El valor de la inversión se ha calculado descontando los flujos de caja futuro según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2051. Se ha usado un periodo superior a 5 años para capturar el elevado volumen de inversiones previstas a medio y largo plazo y por la visibilidad de los flujos de caja generados por el activo, que permiten proyectar una estructura de capital en el largo plazo. Un periodo de proyección de 5 años no reflejaría de manera adecuada la valoración del activo. El valor terminal es calculado usando el múltiplo EV/RAB, que asciende a 1,15x. La tasa de crecimiento implícita en el cálculo del valor terminal es de 2,6%.
- Los flujos están descontados a la tasa de descuento desapalancada (7,1%), con el escudo fiscal descontado al coste de la deuda.

El resultado de la valoración presenta una holgura muy relevante respecto a su valor contable. Se informa de que la valoración del activo se igualaría al valor en libros si la tasa de descuento aumentara en 165 puntos básicos (tasa de descuento desapalancada de 8,7%), asumiendo que se mantienen constantes las hipótesis del caso base. A su vez, se ha realizado una sensibilidad al múltiplo EV/RAB (reduciéndolo de 1,15x a 1,0x) para el cálculo del valor terminal, y se obtiene una valoración con una holgura relevante frente a su valor contable.

Por último, se ha realizado una sensibilidad a un escenario en el que no se aprobase la expansión de la tercera pista donde tampoco existiría deterioro de la participación desde un punto de vista de valoración. Sin embargo, hay que tener en cuenta que Heathrow tiene registrados activos por la ampliación de capacidad por importe de 450 millones de libras al 100% de participación, que, en el caso de que finalmente no se aprobase esta ampliación, podrían tener que ser deteriorados desde un punto de vista contable, aunque los mismos siguiesen computando a efectos del activo regulado, RAB, y se pudiesen recuperar vía tarifas. En este caso, el impacto en el resultado neto de Ferrovial podría llegar a ser cercano a los 102 millones de euros, una vez considerado el porcentaje de participación de Ferrovial en HAH y el impacto fiscal del deterioro.

A este respecto, hoy día 27 de febrero, se ha tenido conocimiento de una resolución judicial por la que se requiere introducir una serie de modificaciones en el proyecto que asegure la compatibilidad del mismo con la estrategia asumida por el Gobierno Británico en cumplimiento del acuerdo de París sobre el cambio climático. La resolución dice expresamente que la misma no implica la no aprobación de la tercera pista y que la “National Policy Statement” sobre la que se basa la decisión sobre la tercera pista se considera suspendida no cancelada. Tras la lectura de la resolución Heathrow ha anunciado que recurrirá dicha resolución y que en paralelo colaborará con el gobierno para resolver los temas que surgen de la misma. Por lo tanto y en base a la información disponible a la fecha de cierre de estas cuentas anuales, se considera que se siguen cumpliendo los requisitos de probabilidad establecidos en la IAS 16 y no ha registrado al cierre del ejercicio 2019 ningún impacto contable por dicha resolución.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2019-2018

Dada la importancia de esta inversión, se presenta a continuación un detalle del Balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial, relativa a este Grupo de sociedades y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2019.

Los datos de Balance que se desglosan corresponden al 100% de los saldos de HAH y se presentan en libras esterlinas. Los tipos de cambio utilizados en 2019 son 1 EUR=0,84665 GBP (0,89842 en 2018) para saldos de balance y 1 EUR=0,87453 GBP (0,88585 en 2018) para Pérdidas y Ganancias.

Balance de Situación 2019/2018

HAH (100%) MILL. GBP	2019	2018	VAR. 19/18
Activos no corrientes	17.172	16.766	406
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proj. de infraestructuras	13.521	13.391	130
Derechos de uso por activos en arrendamiento	276	0	276
Activos financieros no corrientes	49	50	-1
Activos por superávit de pensiones	33	28	5
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	539	543	-4
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	1.851	1.084	767
Clientes y cuentas a cobrar	969	419	551
Derivados financieros	0	0	0
Tesorería y equivalentes	869	652	217
Otros activos corrientes	13	13	0
TOTAL ACTIVO	19.023	17.849	1.174

HAH (100%) MILL. GBP	2019	2018	VAR. 19/18
Patrimonio neto	15	212	-198
Pasivos no corrientes	17.846	16.389	1.457
Provisiones para pensiones	29	32	-3
Deuda financiera	15.449	14.060	1.389
Impuestos diferidos	784	763	22
Derivados financieros	1.227	1.523	-296
Otros pasivos no corrientes	356	11	344
Pasivos corrientes	1.162	1.248	-86
Deuda financiera	644	742	-99
Deudas operaciones de tráfico	428	412	16
Derivados financieros	55	39	16
Otros pasivos corrientes	36	55	-19
TOTAL PASIVO	19.023	17.849	1.174

• Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2019 a 15 millones de libras y experimenta un decrecimiento de -198 millones de libras respecto al ejercicio anterior. De forma adicional al resultado del ejercicio de 370 millones de libras, cabe señalar como principales movimientos el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -500 millones de libras, así como el impacto negativo por -11 millones de libras registrado en reservas por planes de pensiones y -88 millones de libras (-24 millones de euros netos asignables a Ferrovial) por impacto de transición por la aplicación el 1 de enero de 2019 de la NIIF 16 Arrendamientos (ver nota 1.2.1), todo ello compensado por un impacto positivo de 31 millones de libras por derivados de cobertura.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que ésta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización fue asignada como mayor valor del fondo de comercio. De esta manera, para obtener el valor en libros de Ferrovial, sería necesario aplicar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (3 millones de libras), en el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 584 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,84665 GBP) equivalen a los 690 millones de euros de participación.

• Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2019 en 16.093 millones de libras, lo que supone un aumento de 1.291 millones de libras respecto al ejercicio anterior (14.802 millones de libras a 31 de diciembre de 2018). Este aumento se debe principalmente al efecto de:

- Amortización y emisión de bonos por importe de -513 millones y 1.157 millones de libras respectivamente, así como incremento neto de 629 millones de libras de deuda bancaria.
- Decremento de 34 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa. Este impacto se ve compensado por los cambios de valor de los cross currency swaps contratados como cobertura de esta deuda (-21 millones de euros).
- Otros movimientos por -10 millones de euros (intereses devengados no pagados y comisiones, principalmente).

• Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2019 con unos notacionales totales de 26.875 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notacional de 2.309 millones de libras (cobertura de deuda a tipo variable), cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notacional de 18.171 millones de libras y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notacional de 6.395 millones. Los derivados de inflación tienen por objeto convertir la deuda a tipo fijo a deuda variable a la inflación, con el objeto de servir de cobertura a las variaciones en el activo regulatorio (RAB) provocadas por variación de dicha inflación.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto una disminución de pasivo de 275 millones de libras en el ejercicio. Los principales impactos corresponden a:

- Liquidaciones de caja (cobros netos) de 234 millones de libras.
- Devengo de gastos financieros (resultado por financiación) por -121 millones de libras.
- Efecto en reservas del cambio de valor de los derivados de cobertura por 37 millones de libras.
- Ajustes por cambios de valor de estos instrumentos (resultado valor razonable) por 125 millones de libras, debido principalmente a los index linked swaps (167 millones de libras), interest rate swaps (-14 millones de libras) y cross currency swaps (-28 millones de libras, si bien estos se compensan parcialmente con los ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y objeto de cobertura de estos instrumentos).

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2019-2018

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2019 y 2018.

HAH (100%) MILLONES GBP	2019	2018	VAR. 19/18
Ingresos de explotación	3.070	2.970	99
Gastos de explotación	-1.147	-1.130	-17
Resultado bruto de explotación	1.922	1.840	83
Dotaciones a la amortización	-805	-779	-26
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	1.117	1.061	56
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-17	17
Resultado de explotación	1.117	1.043	74
Resultado financiero	-621	-751	131
Resultado antes de impuestos	497	292	205
Impuesto sobre beneficios	-126	-45	-81
Resultado operaciones continuadas	370	247	123
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	370	247	123
Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	106	70	36

Los ingresos de explotación mejoran principalmente por el mayor número de pasajeros. Respecto a los costes, están en línea con el año anterior. Estos efectos se trasladan al Resultado Bruto de Explotación que experimenta una mejora del 4,5%.

Adicionalmente, a efectos de comparabilidad, cabe señalar que la cuenta de Pérdidas y Ganancias de 2019 recoge la aplicación de la NIIF16 Arrendamientos, que supone en el ejercicio un menor gasto de explotación por 52 millones de libras, compensado por un incremento en el gasto por amortización y financiero (34 y 17 millones de libras respectivamente).

No obstante, la variación más relevante se produce en el resultado financiero, que se ve afectado por los ajustes de valor razonable de derivados y deuda a valor razonable (fundamentalmente index linked swaps e interest rate swaps), que suponen una mejora con respecto al ejercicio anterior de 116 millones de libras (33 millones de euros netos atribuibles a Ferrovial), provocados principalmente por la variación de las expectativas de inflación.

En el Informe de Gestión se incluye información más detallada sobre la evolución de los resultados de HAH.

3.5.2. Detalles de información relativa a 407 ETR

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

a. Análisis de deterioro

En base a la valoración realizada por Ferrovial de esta concesión, la evolución positiva del activo en los últimos años y las sensibilidades realizadas se ha concluido que no existe deterioro.

La evolución de este activo en los últimos 10 años ha sido muy positiva, con crecimientos anuales medios de ingresos del 10%, de resultado bruto de explotación (EBITDA) del 11% y de dividendos del 19%. En 2019, las ventas y EBITDA se incrementaron frente a 2018 un 8,1%.

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

Para calcular el valor recuperable de una sociedad concesionaria con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos de caja para el accionista esperados hasta el final de la concesión. El Grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que

consideren toda la vida concesional al tratarse de un activo con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico durante la vida de la concesión.

Se ha estimado el Coste de los Recursos Propios (o coste del Equity) conforme al modelo CAPM. Para determinar la tasa de descuento se ha utilizado una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años en Canadá, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima de mercado del 6,0% (misma que en el ejercicio anterior). El resultado es una tasa de descuento (coste del equity o K_e) después de impuestos del 6,25% (7,45% antes de impuestos).

En base a la valoración y su evolución positiva en los últimos años, no se han identificado indicios de deterioro.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2019-2018 relativa a este Grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2019 y 2018.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2019 son 1 EUR=1,45730 CAD (1,56013 en 2018) para saldos de balance y 1 EUR=1,47988 CAD (1,53115 en 2018) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2019-2018

407 ETR (100%) (Millones CAD)	2019	2018	VAR. 18/17
Activos no corrientes	4.539	4.470	69
Inmov. en Proj. de infraestructuras	4.007	3.978	29
Activos financieros no corrientes	491	459	32
Impuestos diferidos	41	33	8
Activos corrientes	812	791	21
Deudores y otras cuentas a cobrar	254	242	13
Tesorería y equivalentes	557	549	8
Total activo	5.350	5.261	90
Patrimonio neto	-4.288	-3.813	-475
Pasivos no corrientes	9.396	8.865	532
Deuda financiera	8.868	8.351	517
Impuestos diferidos	528	514	14
Pasivos corrientes	242	209	33
Deuda financiera	143	105	38
Acreedores y otras cuentas a pagar	99	104	-5
TOTAL PASIVO	5.350	5.261	90

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2019, frente al ejercicio anterior:

- **Patrimonio neto**
- El patrimonio neto experimenta una reducción de 475 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 576 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 1.050 millones de dólares.
- El 43,23% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable consolidado de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010, asignada a mayor valor de la concesión, así como el fondo de comercio originado en 2009 por la fusión entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transportes, S.A.. De esta manera, para obtener el valor en libros consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 43,23% de los fondos propios anteriormente presentados (-1.854 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.607 y 1.319 millones de dólares canadienses respectivamente) que supone un total de 2.300 millones de dólares canadienses,

que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,45730 CAD) equivalen a los 1.422 millones de euros de participación.

- **Deuda financiera**

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2018 en 555 millones de dólares, provocado principalmente por la emisión de bonos en el mes de marzo por importe nominal de 800 millones de dólares (Serie 19-A1 con vencimiento 2030 por 300 millones de dólares y Serie 19-A2 por 500 millones de dólares con vencimiento 2030). Este aumento se ven compensado por el repago por -300 millones de dólares de la serie de bonos 10 A-2 y la amortización ordinaria de la serie de bonos 99 A-3 y 00 A-2 respectivamente por -13 millones de dólares.

- **Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2019-2018**

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2019 y diciembre 2018:

407 ETR (100%) (Millones CAD)	2019	2018	VAR. 19/18
Ingresos de explotación	1.503	1.390	112
Gastos de explotación	-193	-180	-14
Resultado bruto de explotación	1.309	1.211	99
Dotaciones a la amortización	-106	-107	2
Resultado de explotación	1.204	1.103	101
Resultado financiero	-420	-370	-50
Resultado antes de impuestos	783	733	50
Impuesto sobre beneficios	-207	-194	-13
RESULTADO NETO	576	539	37
Resultado Neto asignable a Ferrovial (43,23% en Millones CAD)	249	233	16
Ajuste amortización tras pérdida de control (Millones CAD)	-22	-24	2
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones CAD)	227	209	16
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones EUR)	153	136	17

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Ingresos de Explotación (+112 millones de dólares) como consecuencia del incremento de tarifas.

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

De esta manera, al 43,23% del resultado local (249 millones de dólares), sería necesario deducirle -22 millones de dólares de amortización, de forma que el importe resultante de 227 millones de euros por el tipo de cambio medio (1 EUR = 1,47988 CAD), se obtienen los 153 millones de euros asignables a Ferrovial en 2019 (ver Nota 2.7). (1 EUR = 1,47988 CAD), se obtienen los 153 millones de euros asignables a Ferrovial en 2019 (ver Nota 2.7) (1 EUR = 1,47988 CAD), se obtienen los 153 millones de euros asignables a Ferrovial en 2019.

3.5.3. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de asociadas

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

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

2019 (Millones de euros)	RESTO
Saldo 31.12.18	275
Participación en el resultado (Nota 2.7)	37
Dividendos	-28
Diferencias de cambio	3
Pensiones	-2
Variación de perímetro	108
Reclasificaciones y traspasos (Nota 6.3.)	36
Otros	16
SALDO 31.12.19	445

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las joint ventures de autopistas portuguesas (15 millones de euros), AGS Airports Holding (9 millones de euros) y otras asociadas (14 millones de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden a AGS Airports Holding por 12 millones de euros y de Autopistas por 16 millones de euros (principalmente de A66 Benavente-Zamora y Blackbird Infraestructure).

Las variaciones de perímetro por 108 millones de euros corresponden fundamentalmente al registro de la inversión mantenida en Autopista del Sol (111 millones de euros), explicada en el apartado 3.5. anterior.

Por último, el Grupo ha reclasificado como mayor provisión 36 millones de euros en relación a las pérdidas adicionales en determinadas sociedades de la división de Autopistas sobre las que existen obligaciones contractuales de aportaciones de capital y/o garantías adicionales una vez reducido el valor de sus participaciones a cero (Ver nota 6.3. y 6.5.)

Ver comentarios adicionales en el punto b.3) a continuación.

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

b.1) Inversión en AGS

Dentro de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia destaca AGS Airports, sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. Dado que en el momento de su adquisición se generó un Fondo de Comercio, se ha realizado un test de deterioro. El valor neto contable de AGS asciende a 163 millones de euros, suma de la inversión de 57 millones de euros y el valor del préstamo participativo que tiene registrado por 106 millones de euros (ver Nota 3.6 Activos Financieros No Corrientes). Se ha realizado una valoración de AGS, con una tasa de descuento (Ke) en torno al 7,5% (tasa aproximada antes de impuestos del 8,5%), y presenta una holgura muy relevante frente a su valor neto contable. Adicionalmente la valoración media de los analistas presenta también una holgura muy elevada frente a su valor contable. Además, cabe señalar que los ingresos de 2019 han sido 1,8% superiores a los de 2018, mientras que el EBITDA ha caído en -2,7%.

b.2) Autopista I-66

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

Aunque la inversión en el capital de la sociedad a cierre del ejercicio 2019 es irrelevante, existe un compromiso de inversión adicional de 670 millones de euros en los próximos 5 años.

A 31 de diciembre de 2019, el principal activo de la autopista corresponde al inmovilizado en proyectos de infraestructuras por 1.222 millones de euros (835 millones de euros a 31 de diciembre de 2018). Desde el punto de vista de los pasivos, destaca la deuda financiera por 1.319 millones de euros (993 millones de euros a 31 de diciembre de 2018).

b.3) Otra información

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

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

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

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

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2019

MOVIMIENTOS DURANTE 2019 (Millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2019	173	473	108	754
Adiciones	0	1.085	12	1.097
Retiros	1	-557	-17	-572
Traspasos y otros	-1	0	0	-1
Efecto tipo de cambio	6	6	3	15
Variaciones de perímetro	-9	-37	0	-46
SALDO AL 31/12/2019	170	970	106	1.247

Nota: saldos presentados netos de provisiones

- La partida "Préstamos a largo plazo en sociedades asociadas" recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS por importe de 106 millones de euros (100 millones de euros en 2018) y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 64 millones de euros (72 millones de euros en 2018).
- La partida "Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros" corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago de inversiones futuras, gastos operativos o servicio de la deuda.
- En concreto, el incremento neto por 497 millones de euros se corresponde principalmente a NTE Mobility Partners Segments 3 LLC por 618 millones de euros debido a que en el ejercicio se ha completado el cierre financiero del tramo 3C (ver Nota 5.2.) y la caja de dicha financiación se encuentra restringida de cara a futuros pagos por inversiones; LBJ Infraestructure Group y I-77 Mobility Partners LLC por 79 y 22 millones de euros respectivamente y NTE Mobility Partners por -195 millones de euros netos (en relación al pago de dividendos del proyecto por 292 millones de dólares una vez cumplidos los plazos del contrato para proceder a su distribución).
- En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.

- Por último, la partida “Resto de cuenta a cobrar” comprende:
 - Otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo por importe de 88 millones de euros (87 millones de euros a 31 de diciembre de 2018). Dentro de este saldo destacan 76 millones de euros de la autopista M-203 correspondientes a la cuenta recuperable de la Administración (ver Nota 6.5.1 a).
 - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 16 millones de euros (20 millones de euros a diciembre de 2018).

Cabe mencionar que se produce una variación de -46 millones de euros en concepto de variación de perímetro correspondiente a la clasificación de Autopista del Sol como inversión en asociada (ver nota 3.5.).

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2018:

MOVIMIENTOS DURANTE 2018 (Millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
SALDO A 01/01/2017	312	285	172	769
Adiciones	65	373	28	467
Retiros	-130	-202	-60	-392
Trasposos y otros	15	0	-15	0
Efecto tipo de cambio	-5	17	10	23
Reclas. Actividades Discontinuas	-84	0	-27	-111
SALDO AL 31/12/2018	173	473	108	754

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

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

En la nota 1.3.1.a) se detalla la política contable que afecta a los contratos de arrendamiento. La nueva NIIF 16 afecta al grupo por aquellos contratos en los que actúa como arrendatario. El impacto de transición al 1 de enero de 2019 se detalla en la nota 1.2.1.

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

MOVIMIENTO DURANTE 2019 (Millones de euros)	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS				EQUIPAMIENTO OFICINA Y OTROS		TOTAL
	TERRENOS	EDIFICIOS	VEHÍCULOS				
Impacto transición NIIF 16	5	47	32	10	3	96	
Adiciones	4	29	18	22	1	74	
Retiros	0	0	0	0	0	0	
Trasposos y otros	0	0	0	0	0	0	
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	
Efecto tipo de cambio	0	1	1	0	0	2	
Impacto amortización	-1	-15	-18	-10	-1	-46	
SALDO AL 31/12/2019	7	61	34	23	2	126	

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

Así, la variación más significativa del epígrafe se corresponde con las adiciones producidas por un total de 74 millones de euros, de los cuales, 68 millones de euros están asociados a contratos de arrendamientos de la división de Construcción (fundamentalmente en Polonia y construcción exterior).

Como contrapartida a los derechos de uso por 126 millones de euros, la deuda por arrendamientos asciende a 153 millones de euros, la cual, 82 millones de euros se encuentra clasificada a largo plazo y 71 millones de euros a corto plazo.

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

A continuación, presentamos el movimiento del ejercicio 2019 en relación a la deuda por arrendamiento asociada a los contratos vivos:

DEUDA POR ARRENDAMIENTO	
Impacto transición NIIF 16	125
Altas por nuevos contratos	68
Gastos financieros asociados	4
Bajas por pagos	-46
Impacto por tipo de cambio	2
TOTAL 31.12.2019	153
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	82
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	71

Los gastos financieros asociados a los contratos de arrendamiento ascienden a 31 de diciembre de 2019 a 4 millones de euros. Los pagos por arrendamiento del ejercicio, por su parte, han supuesto 46 millones de euros (ver nota 5.3).

Se presenta el desglose de la deuda por vencimientos futuros a 31 de diciembre 2019 en cada área de negocio:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Y SIGUIENTES	TOTAL
Corporación	7	5	3	3	3	3	23
Construcción	62	27	13	9	3	9	124
Autopistas	1	1	1	0	0	1	4
Aeropuertos	0	1	0	0	0	0	1
TOTAL DEUDA ARRENDAMIENTOS	71	34	17	11	6	13	153

En relación al gasto por arrendamiento registrado en la cuenta de resultados a 31 de diciembre 2019, asciende a 255 millones de euros (298 millones de euros en 2018). En este importe, se encuentran detallados los pagos variables no incluidos en el valor del pasivo, los cuales ascienden a 1 millón de euros. Ver mayor detalle en nota 1.2.1.a).

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE

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

Millones de euros	2018	NIIF 16	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO/TRASPASOS		2019
Existencias	594	27	6	2	70	699
Deudores y otras cuentas a cobrar a CP	1.090	0	8	29	129	1.256
Acreedores y otras cuentas a pagar CP	-2.700	0	-27	-18	-327	-3.072
TOTAL	-1.016	28	-13	13	-128	-1.117

El capital circulante ha experimentado una reducción de 101 millones de euros durante el ejercicio 2019.

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

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de existencias a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es la siguiente:

(Millones de euros)	2018	NIIF 16	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO/TRASPASOS		2019
Existencias comerciales	364	27	3	-4	0	390
Materias primas y otros aprovisionamientos	147	0	2	6	81	237
Costes de licitación y movilización	83	0	1	0	-12	73
EXISTENCIAS	594	27	6	2	70	699

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2019, 383 millones de euros corresponden a la división de Construcción por la actividad inmobiliaria en Polonia (310 millones de euros en 2018). En el año destaca el impacto por la aplicación de la NIIF16 por importe de 27 millones de euros correspondiente a bienes que la actividad inmobiliaria en Polonia tiene en régimen de arrendamiento (ver Nota 1.2.1).

En cuanto a materias primas y otros aprovisionamientos, 233 millones corresponden a la división de Construcción, fundamentalmente a Budimex por importe de 112 millones de euros (64 millones de euros en 2018) y a través de sus filiales en Estados Unidos y Canadá por importe de 102 millones de euros (64 millones en 2018).

Por último, en el epígrafe costes de licitación y movilización se reconocen costes de contratos por un importe de 73 millones de euros (83 millones de euros en 2018).

Tanto para los costes de licitación como para los costes de movilización, la amortización se realiza de forma sistemática, de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo. Durante el ejercicio 2019 se han amortizado 12 millones de euros de los costes de licitación y 4 millones de euros de los costes de movilización.

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2019 y 2018:

(Millones de euros)	2018	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO/TRASPASOS		2019
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	801	7	24	60	891
Otras cuentas a cobrar	289	1	5	69	364
TOTAL DEUDORES	1.090	8	29	129	1.256

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es como sigue:

(Millones de euros)	2018	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO/TRASPASOS		2019
<i>Cientes</i>	669	5	13	117	805
<i>Provisiones clientes</i>	-227	-1	0	3	-225
Cientes netos	442	4	13	120	580
Obra ejecutada pendiente de certificar neta	273	1	10	-68	217
Retenciones por garantía	86	1	0	7	94
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	801	7	24	60	891

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado un aumento de 90 millones de euros, pasando de un saldo de 801 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 a 891 millones de euros a 31 de diciembre de 2019. Esta variación se explica fundamentalmente por:

- El impacto de tipo de cambio ha supuesto un incremento del saldo por importe de 7 millones de euros debido fundamentalmente a la depreciación del Euro frente a las principales monedas.

- La variación por cambios de perímetro/traspasos asciende a 24 millones de euros y corresponde principalmente al negocio de servicios en Polonia que en el ejercicio anterior se encontraba clasificado como Actividad discontinuada y en 2019 pasa a reportarse dentro de la división de Construcción, tal y como se comenta en la Nota 1.1.2.
- El resto de la variación (60 millones de euros), se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción (43 millones de euros), destacando la actividad en Polonia.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019 se encuentran deducidos del epígrafe “Clientes por ventas y prestaciones de servicios” aproximadamente 1 millón de euros correspondientes a activos que habían sido dados de baja de balance mediante contratos de factoring, al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 3.2.3 de la NIIF 9 sobre bajas de activos financieros (4 millones de euros a 31 de diciembre de 2018).

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

	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	478	54%	32	n.a.	510	57%
Privados	249	28%	8	n.a.	257	29%
Grupo y Asociadas	164	18%	-40	n.a.	124	14%
TOTAL	892	100%	0	N.A.	891	100%

En base a este detalle se puede observar que el 57% de los clientes del Grupo son administraciones públicas, correspondiendo el resto a clientes privados.

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

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

(Millones de Euros)	2019	2018
Saldo inicial	227	276
Transición NIIF 9	0	1
<i>Cargos a la cuenta de resultados:</i>	3	3
Dotaciones	8	16
Reversiones	-5	-13
Aplicaciones	-6	-7
Efecto tipo de cambio	1	-1
Traspasos y otros	0	-1
Total Act. Disc.	0	-45
SALDO FINAL	225	227

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

b) Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es como sigue:

(Millones de euros)	2018	CAMBIOS TIPO PERÍMETRO/ TRASPASOS		OTROS	2019
Anticipos entregados a proveedores	52	0	0	13	65
Deudores varios	103	1	3	44	151
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	32	0	0	1	33
Créditos con las Administraciones Públicas	102	0	2	11	116
OTRAS CUENTAS A COBRAR	289	1	5	69	364

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas relacionadas con la actividad habitual pero cuya contrapartida no es el cliente principal del contrato. La variación frente a diciembre 2018 se debe principalmente a cobros pendiente de seguros en obras de Construcción.

Por otro lado, en el epígrafe Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras se encuentran recogidos los activos financieros a corto plazo derivados de la aplicación de la CINIIF 12 correspondientes principalmente a las cantidades pendientes de cobro de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión, según se detallan en la Nota 3.3.

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

4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2019 y 2018:

(Millones de euros)	2018	CAMBIOS TIPO PERÍMETRO/ TRASPASOS OTROS			2019
Proveedores	1.313	11	18	-16	1.327
Obra Certificada por Anticipado	486	7	-3	264	755
Anticipos	604	6	0	26	636
Otras deudas no comerciales	297	2	2	53	354
ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	2.700	27	18	327	3.072

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2019 y 2018:

(Millones de euros)	2018	CAMBIOS TIPO PERÍMETRO /TRASPASOS OTROS			2019
Acreedores comerciales	865	9	17	18	910
Acreedores comerciales enviados a confirming	209	0	1	-37	172
Retenciones realizadas a proveedores	239	2	0	3	245
ACREEDORES COMERCIALES	1.313	11	18	-16	1.327

La partida de Acreedores Comerciales experimenta un incremento de 13 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2018, debido principalmente al impacto por tipo de cambio (11 millones de euros) y los cambios de perímetro y traspasos por 18 millones de euros. Respecto al resto de movimientos, la principal variación se encuentra en los acreedores comerciales enviados a confirming, donde se registra los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming (ver Nota 1.2.3.3 sobre políticas contables), por importe de -37 millones de euros, pasando de un saldo de 209 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 a 172 millones de euros en diciembre 2019.

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

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

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España (incluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 39 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2019 y 2018:

(Días)	2019	2018
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES	39	40
Ratio de operaciones pagadas	39	40
Ratio de operaciones pendientes de pago	43	52
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	676.032.318	697.200.453
TOTAL PAGOS PENDIENTES	19.316.271	19.388.691

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

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

(Días)	2019	2018
PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	55	53
Ratio de operaciones pagadas	55	52
Ratio de operaciones pendientes de pago	67	59
IMPORTE (Euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	625.129.365	585.291.610
TOTAL PAGOS PENDIENTES	29.257.855	30.764.980

c) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- El importe de obra certificada por anticipado (ver definición en las notas 4.4 y 1.2.3.4) ha experimentado un aumento de 269 millones de euros frente al saldo reconocido a diciembre de 2018 debido al incremento del volumen de facturación frente al ritmo de ejecución de los trabajos, fundamentalmente en obras de la actividad internacional.
- El nivel de anticipos de clientes (ver definición en el apartado 4.4) se mantiene en línea con el ejercicio anterior.

d) Otras deudas no comerciales

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

(Millones de euros)	2018	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO / TRASPASOS	OTROS	2019
Remuneraciones pendientes de pago	119	3	2	10	133
Deudas con Hacienda Pública	152	4	0	11	168
Otros acreedores	26	0	0	27	54
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	297	7	2	48	354

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 133 millones de euros.

Por otro lado, en la línea "Deudas con Hacienda Pública" se recogen las deudas con Hacienda Pública por impuestos distintos del Impuesto de Sociedades, fundamentalmente IVA y Seguridad Social.

4.4. INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A LA NIIF 15

Saldos de balance relativos a contratos con clientes

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

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción, se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son realizados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones en la medida que la obra se está ejecutando. Dichos saldos figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 4.3.a).

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

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

A continuación, se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2019 y de 2018:

(Millones de euros)	2018	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO / TRASPASOS	OTROS	2019
Obra ejecutada pendiente de certificar	273	1	10	-68	217
Retenciones	86	0	0	8	94
TOTAL ACTIVOS DE CONTRATOS CON CLIENTES	359	1	10	-59	311
Obra Certificada por Anticipado	486	7	-3	264	755
Anticipos	604	6	0	26	636
TOTAL PASIVOS DE CONTRATOS CON CLIENTES	1.090	14	-3	290	1.390

El saldo a 31 de diciembre de 2019 de la obra ejecutada pendiente de certificar corresponde prácticamente en su totalidad a las cifras relativas a ingresos del contrato principal firmado con el cliente ya

que conforme a la política general establecida en el Grupo solo pueden reconocerse aquellos trabajos que sean exigibles, esto es que estén aprobados por el cliente. En el saldo de reclamaciones, sólo se incluyen aquellos casos en los que se considera altamente probable que no haya una reversión de ingresos en el futuro.

Como hemos comentado en la Nota 1.2.3.4 existen diferentes métodos para calcular los ingresos dependiendo de la naturaleza del contrato. En general las obligaciones de desempeño de las actividades de construcción se satisfacen a lo largo del tiempo por lo que en el caso de aquellos contratos en los que se aplica el método del producto, y dado que los importes relativos a modificaciones y reclamaciones no son relevantes, el saldo reconocido corresponde fundamentalmente a la obra ejecutada pendiente de certificar del contrato principal por la diferencia entre el momento de la ejecución y la certificación.

En aquellos contratos en los que no corresponden a trabajos recurrentes y/o rutinarios en los que no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar y por lo tanto se utiliza el método del grado de avance, además de la diferencia entre el avance del trabajo y la certificación, el saldo también incluye la diferencia entre el margen actual del contrato y el margen previsto a fin de contrato en el momento actual de ejecución. El saldo correspondiente a la obra ejecutada pendiente de certificar correspondiente a este tipo de contratos es de 168 millones de euros.

En 2018 el total de obra ejecutada pendiente de certificar relativo a estos contratos ascendió a 77 millones de euros.

Otros desgloses relativos a NIIF 15:

Ingresos relativos a contratos de clientes:

Del total de ingresos reconocidos durante el ejercicio (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 5.846 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 97% de la cifra de ventas reconocida.

(Millones de euros)	2019
Construcción	5.312
Autopistas	502
Aeropuertos	19
Resto segmentos	13
VENTAS RELACIONADAS CON CONTRATOS CON CLIENTES	5.846

Respecto a los ingresos pendientes de reconocer relativos a obligaciones de desempeño no ejecutadas al cierre del ejercicio, dicha partida corresponde con lo que habitualmente se conoce como cartera (ver definición en el apartado de Medidas Alternativas de Rendimiento dentro del Informe de Gestión). Dicha cifra se desglosa en la siguiente tabla por área de negocio e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que la misma se materialice en ingresos.

INGRESOS	2020	2021	2022	2023	2024 Y SIGUIENTES	TOTAL
Construcción	4.872	2.978	2.202	1.295	70	11.417
TOTAL	4.872	2.978	2.202	1.295	70	11.417

El total de contratos en las actividades de construcción alcanza aproximadamente 732.

Adicionalmente, se han reconocido como ingresos 38 millones de euros de obligaciones de desempeño de contratos ejecutadas en años anteriores de la división de Construcción.

Otros desgloses cuantitativos y cualitativos

La información relacionada con los desgloses sobre la descripción de cuando se satisfacen las obligaciones de desempeño en función de los diferentes contratos, la existencia de componente de financiación significativo, como se aplica el criterio de contraprestación variable, incluyendo las condiciones que se tienen que cumplir para el reconocimiento de ingresos por este concepto y el concepto de garantías se incluye en la Nota 1.2.3.4. Adicionalmente, lo relacionado con los principales juicios y estimaciones utilizados para el reconocimiento de ingresos se describen en la Nota 1.2.4.

En cuanto a los activos procedentes de los costes de licitación y costes de movilización relacionados con los contratos de clientes, la información sobre los saldos de balance reconocidos a 31 de diciembre de 2019 se desglosa en la Nota 4.1 Existencias.

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN

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

El patrimonio neto (Nota 5.1) atribuido a los accionistas se reduce respecto al ejercicio anterior debido fundamentalmente a la remuneración al accionista. Dicha bajada se compensa en parte por el resultado neto positivo del ejercicio.

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS

(Millones de euros)

SALDO FINAL 31/12/2018	4.530
Impacto NIIF 16	-25
Resultado neto	268
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	66
Remuneración accionista	-520
Otros	-15
SALDO FINAL 31/12/2019	4.304

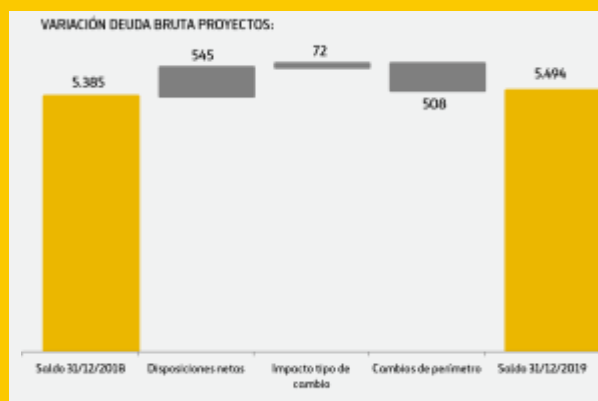
La deuda neta consolidada de Ferrovial ex proyectos se mantiene en una caja positiva neta de 1.473 millones de euros, superior a la de diciembre de 2018 (975 millones de euros). Estas cifras no incluyen la posición neta de tesorería de las actividades discontinuadas.

La mejora en el ejercicio se explica por la evolución del flujo de caja (Nota 5.3), que sí incluye los movimientos de las actividades discontinuadas. En dicha evolución destaca el flujo de actividad positivo de 974 millones de euros, principalmente por la desinversión de Ausol (451 millones de euros), el cobro de dividendos de proyectos (729 millones de euros) y un flujo de

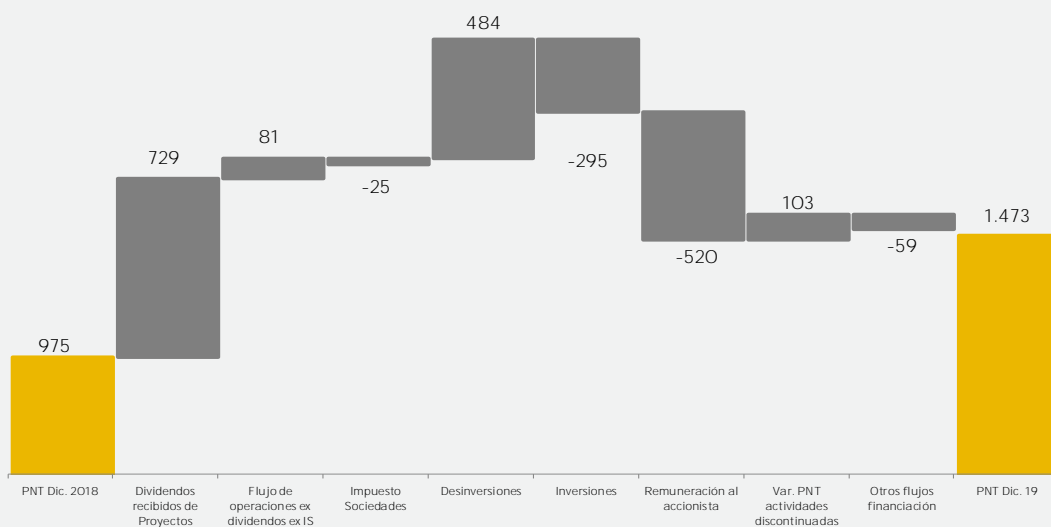
operaciones de 81 millones de euros (excluyendo dividendos e impuestos), que se ha visto negativamente impactado por el flujo relativo a la liquidación del contrato de Birmingham (-204 millones de euros).

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

Con respecto a la deuda bruta de proyectos, la variación frente al año anterior (5.494 millones en diciembre 2019 frente a 5.385 millones en diciembre 2018), se explica fundamentalmente por la emisiones de deuda en NTE Mobility Partners Seg 3 tras el cierre de la financiación del tramo C, así como el impacto por tipo de cambio (72 millones de euros), principalmente por la apreciación del dólar americano, compensado por el impacto por cambios de perímetro (508 millones de euros), por la venta del 65% de la Autopista de Ausol.



EVOLUCIÓN DEUDA NETA CONSOLIDADA EX PROYECTOS:



El flujo de caja incluye las cifras relativas a las actividades discontinuadas, ajustándose la variación de las mismas en la línea "variación de la posición neta de tesorería de las actividades discontinuadas" (ver nota 1.1.3)

5.1. PATRIMONIO NETO

5.1.1 Variaciones de Patrimonio Neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2019 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2019 y diciembre 2018:

2019 (Millones de euros)	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
PATRIMONIO NETO A 31/12/2018	4.530	833	5.363
Transición NIIF 16	-25	0	-25
Patrimonio Neto a 01/01/2019	4.505	833	5.338
Resultado consolidado del ejercicio	268	-9	259
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-35	12	-24
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-5	0	-5
Diferencias de conversión	105	15	121
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	66	27	93
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	0	0	0
Total ingresos y gastos reconocidos	334	18	351
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-238	-128	-366
Operaciones de autocartera	-282	0	-282
Remuneración al accionista	-520	-128	-648
Ampliaciones y reducciones de capital	0	66	66
Sist. retributivos vinculados a la acción	3	0	3
Bono híbrido subordinado	-8	0	-8
Variaciones de perímetro	-4	-2	-6
Otros movimientos	-5	-4	-9
Otras transacciones	-15	60	44
PATRIMONIO NETO A 31/12/19	4.304	783	5.087

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2019, cuya evolución ha supuesto una reducción de -226 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Transición NIIF 16. Tal y como se explica en la Nota 1.2.1.a), el impacto negativo en las reservas de la sociedad dominante por -25 millones de euros corresponde a la aplicación retroactiva de la NIIF 16 llevada a cabo por HAH.

Resultado consolidado del ejercicio de 268 millones de euros para la sociedad dominante

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio corresponden a:

- **Instrumentos de cobertura:** Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5 y cuyo impacto negativo ha sido de -35 millones de euros, de los cuales, -23,2 millones corresponden a las sociedades por integración global, y -12,2 millones a las de puesta en equivalencia.
- **Planes de prestación definida:** Recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el Grupo constituidos, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de -5 millones de euros netos de

impuestos en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH/AGS).

- **Diferencias de conversión:** Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4, han generado unas diferencias de conversión de 105 millones de euros para la sociedad dominante. Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (ver Nota 5.5). En el siguiente cuadro se muestra el desglose de la variación de las diferencias de conversión atribuidas a la sociedad dominante por moneda:

(Millones de euros)	DICIEMBRE 2019
Dólar canadiense	71
Libra esterlina	46
Zloty Polaco	6
Dólar americano	-8
Dólar australiano	-4
Peso Chileno	-6
Resto monedas	2
TOTAL	105

Remuneración al accionista:

- **Dividendo Flexible:** La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 5 de abril de 2019 aprobó, por quinto año consecutivo, un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Fruto de dicho acuerdo a lo largo del ejercicio 2019 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
 - En mayo de 2019, se emitieron 5.936.542 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,2 millones de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 102 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,311 euros.
 - En noviembre de 2019, se emitieron 6.531.283 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,3 millones de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 136 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,408 euros.
 - El importe que por este concepto aparece en la anterior tabla corresponde a -238 millones de euros.
- **Programa de Recompra:** La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 5 de abril de 2019 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias por importe máximo de 275 millones de euros cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Esta operación se describe en el apartado 5.1.2 c) siguiente.
- Como puede verse en la tabla anterior, el impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2019 ha alcanzado los 520 millones de euros (Nota 5.3), 238 millones de euros por el dividendo flexible y 282 millones de euros por adquisición de acciones propias en el mercado.

Otras transacciones:

- **Ampliaciones de capital de socios externos:** Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 66 millones de euros, principalmente en la autopista I-77 Mobility Partners LLC y North Tarrant Express Segmento 3 por 49 y 2 millones de euros respectivamente y en Sugar Creek Construction LLC por importe de 15 millones de euros.
- **Sistemas retributivos vinculados a la acción:** durante el ejercicio 2019 se han adquirido un total de 372.943 acciones, correspondientes a un 0,25% del capital de Ferrovial para ser posteriormente entregadas, junto con parte de la autocartera existente al inicio del ejercicio, en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 1,2 millones de euros y el resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la sociedad asciende a 3 millones de euros.

Cabe señalar, tal y como se menciona en la Nota 5.5, que la Sociedad tiene contratados Equity Swaps al objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que puede significar el ejercicio de estos sistemas de retribución. Estos instrumentos han supuesto una entrada de caja de 16 millones de euros y un impacto en el resultado financiero por valor razonable de +25 millones de euros.

- **Bono Híbrido subordinado:** el movimiento recoge los costes asociados a este instrumento de patrimonio, descrito en la Nota 5.1.2 d) posterior, que suponen un impacto negativo de -8 millones de euros en el ejercicio 2019.

5.1.2 Componentes del Patrimonio Neto

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

a) Capital Social

A 31 de diciembre de 2019 el capital social asciende a 147.043.088,60 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 735.215.443 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

ACCIONES	NÚMERO	NOMINAL
Apertura	738.455.837	147.691.167
Dividendo flexible	12.467.825	2.493.565
Reducción de capital	-15.708.219	-3.141.644
ACCIONES FINAL	735.215.443	147.043.089

A 31 de diciembre de 2019, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,196%, sociedad controlada por el Presidente del Consejo de Administración de la compañía, D. Rafael del Pino y Calvo Sotelo. Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Prima de emisión y prima de fusión

La prima de emisión y prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (actualmente Ferrovial, S.A.) en 2009, de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2019 a 995 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2018 el número de acciones en autocartera ascendía a 7.411.668 acciones. A lo largo del ejercicio 2019 se han producido las siguientes variaciones:

OBJETIVO	TOTAL ACCIONES 31/12/18	Nº ACCIONES COMPRADAS /RECIBIDAS	TRASPASOS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES 31/12/19
Acciones para reducción de capital		8.792.631		-8.792.631	0
Autocartera discrecional	6.915.588	2.755.960		-6.915.588	2.755.960
Sistemas de retribución	48.951	372.943	299.573	-721.467	0
Acciones recibidas dividendo flexible	447.129	372.745	-299.573	0	520.301
SALDO	7.411.668	12.294.279	0	-16.429.686	3.276.261

La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 5 de abril de 2019 aprobó, un Programa de Recompra de acciones propias por importe máximo de 275 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. A lo largo del ejercicio 2019 se han adquirido 11.548.591 acciones propias a un precio medio de 24,43 euros por acción, representando un desembolso total de 282 millones de euros. Posteriormente se ha acordado una reducción de capital 15.708.219 acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 3 millones de euros y un impacto de -279 millones de euros registrado contra reservas de libre disposición (prima de fusión), correspondiente a la diferencia entre el valor nominal y el coste de adquisición de las acciones amortizadas.

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2019 (3.276.261 acciones) tiene un valor de mercado de 88 millones de euros.

d) Otros instrumentos de patrimonio

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

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

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

Así, estos bonos perpetuos subordinados se registran en el epígrafe de "Otros instrumentos de patrimonio". Los costes asociados a la emisión del mismo, así como el interés devengado y pago del cupón, se registran dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, y alcanzan a cierre de 2019 la cifra acumulada de -19 millones de euros (-8 millones de euros devengados en el presente ejercicio).

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

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado “ajustes por cambio de valor” del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2019 es de -1.195 millones de euros, se incluye el importe acumulado en reservas de los ajustes por diferencias de conversión (-466 millones de euros), planes de pensiones (-447 millones de euros) y valoración de derivados (-282 millones de euros).

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

f) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 3.928 millones de euros (3.993 millones en 2018). Dentro de estas, se encuentran las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, correspondientes principalmente a la Reserva Legal por importe de 30 millones de euros.

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

g) Propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019

La Sociedad ha obtenido un resultado del ejercicio de 672.387.541,14 euros, de los cuales 444.000.000 euros provienen del dividendo repartido por Ferrovial International SE, y el resto (228.387.541,14 euros) tienen origen en España.

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

	IMPORTE
Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	672.387.541,14
APLICACIÓN:	
A Reservas (euros)	672.387.541,14

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2019, las sociedades más significativas integradas por global con participación de otros socios en el capital suscrito de las sociedades del Grupo son las siguientes:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
AUTOPISTAS		
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	23,72%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,3272%-17,0689%	LBJ Blocker (APG) - Meridiam Infr. S.a.r.l. (MILBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,033%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,8399%-17,4949%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC
I-77 Mobility Partners, LLC	20,58%-10%-10%-9,32%	GCM TH Invest.,LLC/Aberdeen Infr. Invest./John Lainq I-77 Holco Corp./GCM BD Invest.,LLC
CONSTRUCCIÓN		
Budimex S.A.	9,8%-5,3%-29,8%	AVIVA OFE Aviva BZ WBK - Nationale Nederlanden OFE - Cotiza en Bolsa

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

2019 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVO	FFPP	PNT	RESULTADO NETO
Autopista Terrasa Manresa	1.194	318	876	11	-5
LBJ Infraestructure Group	2.375	1.952	423	-1.253	5
NTE Mobility Partners, LLC	1.699	1.641	58	-1.099	15
NTE Mobility Partners Segment 3 LLC	1.955	1.590	365	-740	-2
I-77 Mobility Partners LLC	701	489	211	-218	4
Budimex	1.638	1.391	246	319	29

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2019.

SOCIEDAD	SALDO 31.12.2018	RESULTADO	DERIVADOS	DIF. CONV.	DIV.	AMPL. CAPITAL	OTROS	SALDO 31.12.2019
Autopista Terrasa Manresa	183	16	12	0	-4	0	0	208
Autopista del Sol	0	5	0	0	0	0	-5	0
LBJ Infraestructure Group	184	4	0	4	0	0	0	192
I-77 Mobility Partners LLC	52	4	0	1	0	49	0	105
NTE Mobility Partners	107	9	0	3	-97	0	0	21
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	166	-2	0	3	0	2	0	169
Budimex	124	24	0	4	-17	0	5	141
Otros	17	-71	-1	1	-9	15	-7	-54
TOTAL	833	-9	12	15	-128	66	-6	783

En el epígrafe "otros impactos", se incluye principalmente el impacto por -5 millones de euros de la salida de los minoritarios de Autopista del Sol motivado por la venta de la misma al fondo francés de infraestructuras Meridiam, tal y como se explica la Nota 1.1.4.

5.2. DEUDA NETA CONSOLIDADA

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

Adicionalmente, se incluye dentro la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Forwards por importe de -24 millones de euros que cubren la caja que dispone el Grupo nominada en dólares americanos y dólares canadienses, así como derivados Cross Currency Swaps que están asociados a la deuda y a la caja nominada en dólares con un valor de 11 millones de euros. Esta asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

(Millones de euros)	31.12.2019							TOTAL
	DEUDA BANCARIA /BONOS	CROSS CURRENCY SWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA ALARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	
Sociedades ex proyectos	-3.104	11	4.617	-24	7	1.508	-34	1.473
Sociedades proyectos	-5.494	0	119	0	963	-4.412	34	-4.378
DEUDA NETA CONSOLIDADA TOTAL	-8.598	11	4.735	-24	970	-2.905	0	-2.905

(Millones de euros)	31.12.2018							TOTAL
	DEUDA BANCARIA /BONOS	CROSS CURRENCY SWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA ALARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	
Sociedades ex proyectos	-2.807	-6	3.766	55	1	1.009	-34	975
Sociedades proyectos	-5.385	0	239	0	472	-4.673	34	-4.640
DEUDA NETA CONSOLIDADA TOTAL	-8.192	-6	4.005	55	473	-3.664	0	-3.664

VARIACIÓN 2019-2018

(Millones de euros)	DEUDA BANCARIA /BONOS	CROSS CURRENCY SWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA ALARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	TOTAL
Sociedades ex proyectos	-297	17	851	-79	7	499	-1	498
Sociedades proyectos	-109	0	-120	0	491	261	1	262
DEUDA NETA CONSOLIDADA TOTAL	-406	17	731	-79	497	760	0	760

La Posición Neta de Tesorería excluyendo las actividades discontinuadas varía 760 millones de euros pasando de -3.664 millones de euros en diciembre 2018 a -2.905 millones de euros en diciembre 2019, mientras que el caso de las actividades discontinuadas la evolución es de -68 millones de euros. El análisis de dicha posición tanto para actividades continuadas como discontinuadas se presenta con más detalle en la Nota 5.3 de Flujo de Caja y en el Informe de Gestión que ha sido formulado conjuntamente con los presentes Estados Financieros Consolidados.

A continuación, se muestra el detalle de la Posición Neta de Tesorería de las operaciones discontinuadas:

(Millones de euros)	DICIEMBRE 2019			DICIEMBRE 2018			VAR.
	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	POSICIÓN NETA EXTERNA	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	POSICIÓN NETA EXTERNA	
Sociedades ex proyectos	-306	464	158	-145	406	261	-103
Sociedades proyectos	-317	107	-210	-361	116	-245	35
Deuda neta actividades discontinuadas	-623	571	-52	-506	522	16	-68

5.2.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

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

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son

invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de Grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes cuyo saldo asciende a 6 millones de euros (9 millones de euros a 31 de diciembre 2018), mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 963 millones de euros (472 millones de euros a 31 de diciembre de 2018). Por tanto, la caja restringida constituida a 31 de diciembre de 2019 asciende a 969 millones de euros, correspondiente en su totalidad a las Autopistas NTE Segmento 3, LBJ, I-77, NTE y otras autopistas Europa por importe de 685, 253, 22, 3 y 6 millones de euros respectivamente (481 millones a diciembre 2018), incluyendo tanto largo plazo como corto plazo, por lo que se produce una variación neta de 487 millones de euros debido a:

- Aumento neto de la misma por 521 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las Autopistas NTE Segmento 3 (618 millones de euros), tras el cierre financiero del tramo C, LBJ e I-77 (79 y 22 millones de euros respectivamente), fruto de la operativa del negocio, así como en la NTE (-195 millones de euros), fundamentalmente por el pago de dividendo en diciembre 2019.
- El impacto del tipo de cambio supone un impacto de 7 millones de euros, originado principalmente por la variación del dólar americano (ver Nota 1.3).
- Impacto por cambio de perímetro tras la venta del 65% de la Autopista del Sol (ver Nota 1.1.4) por importe de -41 millones de euros.

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

b) Deuda de proyectos de infraestructuras

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

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

(Millones de euros)	31.12.2019			VARIACIÓN 19/18		
	BONOS Y OBLIGACIONES	DEUDA BANCARIA (*)	TOTAL	BONOS	DEUDA BANCARIA	TOTAL
Largo plazo	2.636	2.835	5.471	779	-651	129
Autopistas Americanas	2.636	1.680	4.315	1.443	-626	817
Autopistas Españolas	0	648	648	-477	-11	-488
Autopistas Portuguesas	0	302	302	0	-9	-9
Aeropuertos	0	58	58	-187	0	-187
Construcción	0	148	148	0	-4	-4
Corto plazo	2	22	23	-8	-11	-19
Autopistas Españolas	0	5	5	-10	-11	-21
Autopistas Americanas	2	0	2	2	0	2
Autopistas Portuguesas	0	10	10	0	0	0
Aeropuertos	0	2	2	0	0	0
Construcción	0	4	4	0	0	0
TOTAL	2.637	2.856	5.494	771	-661	109

(*) Incluye deuda TIFIA otorgada por el Gobierno federal de EE.UU.

(Millones de euros)	31.12.2018		TOTAL
	BONOS Y OBLIGACIONES	DEUDA BANCARIA (*)	
LARGO PLAZO	1.856	3.486	5.342
Autopistas Americanas	1.193	2.306	3.498
Autopistas Españolas	477	659	1.136
Autopistas Portuguesas	0	311	311
Aeropuertos	187	59	245
Construcción	0	151	151
CORTO PLAZO	10	32	43
Autopistas Españolas	10	16	26
Autopistas Americanas	0	0	0
Autopistas Portuguesas	0	11	11
Aeropuertos	0	2	2
Construcción	0	4	4
TOTAL	1.867	3.518	5.385

(*) Incluye deuda TIFIA otorgada por el Gobierno federal de EE.UU.

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

(Millones de euros)	DIC.2018	AUMENTO/ DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO Y OTROS	INTERESE CAPITALIZADOS/ DEVENGADOS	DIC.2019
Posición Deuda Bruta	5.385	491	72	-505	51	5.494
Proyectos						

La deuda de proyectos de infraestructura aumenta en 109 millones de euros con respecto a diciembre de 2018, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Impacto por tipo de cambio de +72 millones de euros, principalmente por la depreciación del euro frente al dólar americano.
- Aumento de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2018, así como capitalización y devengo de intereses por un neto de 542 millones de euros, de los cuales:
 - Se produce un aumento de 752 millones de euros, principalmente correspondiente a las autopistas americanas, destacando:
 - NTE Mobility Partners Seg 3 LLC (687 millones de euros), principalmente por emisión de deuda tras el cierre financiero del tramo C, y por capitalización de intereses e intereses devengados no pagados por 16 millones de euros.
 - LBJ (42 millones de euros), principalmente por capitalización de intereses e intereses devengados no pagados.
 - NTE Mobility Partners (18 millones de euros), por la nueva estructura de deuda tras la refinanciación llevada a cabo en el ejercicio (20 millones de euros), así como por capitalización de intereses por importe de 16 millones de euros. En sentido contrario los intereses devengados no pagados, así como los costes de refinanciación asociados a la deuda por importe neto de 18 millones de euros.
 - I-77 (5 millones de euros), principalmente por la capitalización de intereses.
 - En sentido contrario, se produce un repago de la deuda en el proyecto de Denver por importe de -191 millones de euros.
- Impacto por cambios de perímetro por la venta de la Autopista del Sol (Nota 1.1.4) por importe de 505 millones de euros.

Autopistas Americanas:

NTE Mobility Partners, LLC

Durante el ejercicio 2019, se ha completado la refinanciación de la deuda del proyecto que ha consistido en la amortización de deuda por 1.248 millones de USD (400 millones de USD de Private Activity Bonds y 848 millones de USD de préstamo TIFIA) y en una nueva emisión de bonos por 1.203 millones de USD (total de 1.271 millones de USD con prima), de los cuales 871 millones de USD corresponden a Taxable Bonds y 400 millones de USD a PABs (Private Activity Bonds).

Este acuerdo ha supuesto reducir el coste de la deuda (*yield to maturity* de 3,8% frente a 5,3% de cupón promedio anterior) y la extensión del vencimiento (30 años del tramo sujeto a impuestos frente a 15 años del préstamo TIFIA previo).

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

Respecto al segmento 3A-3B, la deuda consiste en una emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% y con vencimiento final en 2054, completamente dispuesto a 31 de diciembre de 2019. Adicionalmente, se han capitalizado 64 millones de USD de intereses capitalizados), lo que sitúa el saldo contable a 31 de diciembre de 2019 en 595 millones de USD.

Respecto al segmento 3C, tras completar el cierre financiero durante el ejercicio 2019, se ha procedido a la emisión de 654 millones de USD (total de 750 millones de USD con prima) en Private Activity Bonds (PABs) con un perfil de repago desde el 2047 al 2058 y a un tipo fijo del 5,00%.

LBJ Infr. Group LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 615 millones de USD con vencimiento final en 2040 tipo fijo del 7,00% sobre 473,5 millones de USD de los que 419 tienen vencimiento final 2040 y 54,5 tienen vencimiento final 2034, y 7,50% sobre 142 millones de USD de los cuales 91 tienen vencimiento final 2032 y 51 tienen vencimiento final en 2033. Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de USD con un perfil de repago desde 2036 al 2050 y un tipo fijo del 4,22%. El saldo contable a 31 de diciembre de 2019, incluyendo intereses capitalizados, asciende a 1.124,5 millones de USD.

I-77 Mobility Partners, LLC

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 100 millones de USD (tipo fijo del 5,00%) de los que 7 millones tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13 millones tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones tienen vencimiento final en 2054. Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de USD a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2019 asciende a 204,8 millones de USD (189,0 millones de USD de Principal y 16 millones de USD de intereses capitalizados).

Autopistas Españolas:

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

La sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros respectivamente y ambas con un tipo del EURIBOR 6 meses -0,237% + 1,50%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de la que ha dispuesto 42,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2019, y tiene disponible hasta un máximo de 25,0 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses -0,237% + 1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 603 millones de euros de noción, tipo asegurado del 5,263% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -293,8 millones de euros a cierre del ejercicio.

Autopistas Portuguesas:

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2019 que asciende a 314,5 millones de euros (tipo de interés EURIBOR 6 meses -0,237%+ 0,85%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un noción de 270,8 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,115% y cuyo vencimiento es en 2033. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -76,1 millones de euros a cierre del ejercicio.

Detalle resto proyectos:

(Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL 2019	VAR.2019/2018
Denver Great Hall LLC	0	0	0	-187
Resto Aeropuertos	58	2	60	0
AEROPUERTOS	58	2	60	-187
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	70	2	72	-1
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	58	2	60	-1
Resto Construcción	19	1	20	-1
CONSTRUCCIÓN	148	4	152	-3
TOTAL RESTO DEUDA PROYECTOS	206	6	212	-190

(Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL 2018
Denver Great Hall LLC	187	0	187
Resto Aeropuertos	59	2	61
AEROPUERTOS	245	2	247
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	71	1	73
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	60	2	61
Resto Construcción	20	1	21
CONSTRUCCIÓN	151	4	155
TOTAL RESTO DEUDA PROYECTOS	397	6	402

El resto de deuda de proyectos de infraestructura disminuye -190 millones de euros frente a diciembre 2018. Esta disminución se debe al repago de la deuda de Denver Great Hall LLC por importe de -187 millones de euros tras la cancelación del contrato (ver Nota 1.1.4).

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

(Millones de euros)	DIVISA	VALOR RAZONABLE 2019	VALOR RAZONABLE 2018	SALDO CONTABLE 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 O MÁS	TOTAL VENCIMIENTOS
BONOS Y OBLIGACIONES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS											
		3.041	1.983	2.637	0	0	0	0	0	2.534	2.534
Autopistas											
		2.982	1.777	2.637	0	0	0	0	0	2.534	2.534
	USD	2.982	1.289	2.637	0	0	0	0	0	2.534	2.534
	EUR	0	487	0	0	0	0	0	0	0	0
Aeropuertos											
		0	206	0	0	0	0	0	0	0	0
	USD	0	206	0	0	0	0	0	0	0	0
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS											
		2.856	3.518	2.856	19	79	29	73	38	2.660	2.897
Autopistas											
		2.644	3.302	2.644	15	17	24	70	36	2.520	2.682
	USD	1.680	2.306	1.680	0	0	0	42	0	1.669	1.711
	EUR	965	996	965	15	17	24	28	36	852	971
Aeropuertos											
		60	61	60	2	59	0	0	0	0	61
	USD	60	61	60	2	59	0	0	0	0	61
Construcción											
		152	155	152	3	3	4	3	2	139	154
	EUR	152	155	152	3	3	4	3	2	139	154
TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS											
		5.839	5.501	5.494	19	79	29	73	38	5.194	5.431

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria (5.431 millones de euros) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2019 (5.494 millones de euros) se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable. Así, los intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 62 millones de euros, teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.

Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable, por lo que se incluye este último.

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

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

2019 (Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONTABLE
Autopistas	5.261	5.216	45	5.282
Autopistas Estados Unidos	4.265	4.245	20	4.317
Autopistas Españolas	682	657	25	653
Resto de autopistas	314	314	0	312
Aeropuertos	61	61	0	60
Construcción	154	154	0	152
TOTAL DEUDA FINANCIERA	5.476	5.431	45	5.494

2018 (Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONTABLE
Autopistas	5.073	5.047	25	4.982
Autopistas Estados Unidos	3.553	3.553	0	3.498
Autopistas Españolas	1.195	1.170	25	1.162
Resto de autopistas	324	324	0	322
Aeropuertos	226	226	0	247
Construcción	157	157	0	155
TOTAL DEUDA FINANCIERA	5.456	5.430	25	5.385

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2019 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado, los cuales se detallan en el punto b.2 anterior).

De los 45 millones disponibles (25 millones a 31 de diciembre de 2018), 25 millones de euros corresponden a deudas no dispuestas en las autopistas españolas y 20 millones de euros corresponden a deuda no dispuesta en las Autopistas Americanas. Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

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

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

A fecha 31 de diciembre de 2019 todas las sociedades Proyecto cumplen con los covenants significativos vigentes.

5.2.2. Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras

a) Deuda excluidos proyectos de infraestructuras

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

(Millones de euros)	2019			VARIACIÓN 19/18		
	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL
Bonos y Obligaciones Corporativas	1.788	19	1.807	0	0	0
Euro Commercial Paper	0	973	973	0	273	273
Líneas de liquidez Corporativas	255	0	255	11	0	11
Resto deuda	52	18	70	6	6	12
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.094	1.010	3.104	17	279	297

(Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL
Bonos Corporativos	1.788	19	1.807
Euro Commercial Paper	0	699	699
Líneas de liquidez Corporativas	243	0	243
Resto deuda	46	12	58
TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	2.077	730	2.807

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

(Millones de euros)	DIC. 2018	AUMENTO/ DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO Y OTROS	INTERES CAPITALIZADOS/ DEVENGADOS	DIC. 2019
Deuda bancaria/Bonos Ex proyectos	2.807	252	5	12	28	3.104
Cross Currency Swaps	6	0	-17	0	0	-11
POSICIÓN DEUDA BRUTA EX PROYECTOS	2.813	252	-12	12	28	3.093

a.1.1) Deuda Corporativa

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

Bonos Corporativos:

Consta de cuatro bonos corporativos cuyo valor contable a 31 de diciembre de 2019 asciende a 1.807 millones de euros (1.807 millones de euros a 31 de diciembre de 2018). Las características de los mismos se muestran en la siguiente tabla:

FECHA EMISIÓN	IMPORTE (NOMINAL) MEUR	VENCIMIENTO	CUPÓN ANUAL
07/06/2013	500	07/06/2021	3,375%
15/07/2014	300	15/07/2024	2,500%
14/09/2016	500	14/09/2022	0,375%
29/03/2017	500	31/03/2025	1,375%

La emisión realizada en 2013 se negocia en el mercado secundario de la Bolsa de Londres, mientras que las emisiones realizadas en 2014, 2016 y 2017 están admitidas a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija (España). Todas estas emisiones están garantizadas por Ferrovial S.A., matriz del Grupo. Cabe mencionar que el Grupo cuenta con derivados de tipos de interés asociados a los bonos corporativos emitidos por un notional de 250 millones de euros, que transforma el tipo de interés fijo en variable, ver Nota 5.5.

Euro Commercial Paper:

En el primer trimestre de 2018 la compañía formalizó un programa de emisión de pagarés (Euro Commercial Paper, ECPs) por un

importe máximo de 1.000 millones de euros, con vencimientos entre 1 y 364 días desde la fecha de emisión, posibilitando una mayor diversificación de las fuentes de financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez disponible. A finales de 2019 se ha ampliado el límite hasta 1.500 millones de euros, siendo el saldo contable a 31 de diciembre de 2019 de 973 millones de euros.

Línea de liquidez Corporativa:

Por otro lado, en julio de 2018 Ferrovial refinanció la línea de liquidez corporativa incorporando criterios de sostenibilidad. Del límite máximo actual de la línea (900 millones de euros y posibilidad de disponer saldo en EUR, USD, CAD y GBP) se han dispuesto 286 millones de dólares a 31 de diciembre de 2019.

Los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de estas disposiciones se han cubierto mediante cross currency swaps (nota 5.5) a un tipo de interés fijo del -0,439% hasta septiembre de 2019 y del -0,01% desde septiembre de 2019 hasta mayo de 2020, asegurando siempre un notional de 250 millones de euros y generando, por tanto, un ingreso para el Grupo.

La variación de deuda Corporativa frente a diciembre 2018 (284 millones de euros) se debe fundamentalmente a la mayor emisión de ECPs (273 millones de euros), con un tipo medio de -0,29%.

Información sobre límites y disponible de la deuda corporativa.

En relación a la información sobre límites y disponible de la deuda corporativa, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018:

(Millones de euros)	2019			
	LÍMITE DE DEUDA	DISPUERTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Bonos y obligaciones	1.800	1.800	0	1.807
Línea sindicada	900	250	650	255
ECPs	973	973	0	973
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	3.673	3.023	650	3.034

(Millones de euros)	2018			
	LÍMITE DE DEUDA	DISPUERTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Bonos y obligaciones	1.800	1.800	0	1.807
Línea sindicada	900	250	650	243
ECPs	699	699	0	699
TOTAL DEUDA CORPORATIVA	3.399	2.749	650	2.749

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2019, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable respectivamente y, por tanto, dentro de la categoría de "Grado de inversión".

a.1.2) Resto de deuda

En la línea de Resto de deuda por 70 millones de euros (58 millones a 31 de diciembre de 2018) se recogen fundamentalmente saldos de leasing financiero por importe de 45 millones de euros (46 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), principalmente en la división de Construcción.

Información sobre límites y disponible Resto Deuda:

En relación a la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2019 y a 31 de diciembre de 2018:

2019				
(Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUERTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Construcción	212	66	146	70
RESTO DEUDAS	212	66	146	70

2018				
(Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUERTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Construcción	149	56	93	58
RESTO DEUDAS	149	56	93	58

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2019 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplica.

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

DEUDA FINANCIERA M EUR	DIVISA	VALOR RAZONABLE 2019	SALDO CONTABLE 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 O MÁS	TOTAL VENCIMIENTOS
DEUDA CORPORATIVA		3.111	3.034	973	500	500	0	550	500	3.023
	EUR	3.111	3.034	973	500	500	0	550	500	3.023
RESTO DEUDA		70	70	6	2	6	21	5	26	66
	EUR	5	5	0	0	0	0	2	0	2
	PLN	64	64	6	2	6	21	4	26	64
TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS		3.181	3.104	979	502	506	21	555	526	3.089

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2019 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

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

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

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2019 se estima en 3.181 millones de euros.

Respecto a los vencimientos de 2020 ascienden a 979 millones de euros y corresponden fundamentalmente a vencimiento de los ECPs. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

En general el criterio aplicado a efectos de la clasificación de Tesorería y Equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es coincidente con el utilizado en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2018.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2019 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 87 millones de euros (78 millones de euros a 31 de diciembre de 2018) asociadas principalmente a Construcción, por motivos operativos en proyectos de construcción en USA, así como a las promociones en curso de Budimex.

5.3. FLUJO DE CAJA

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

algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital) y el “flujo de caja de proyectos de infraestructuras”, donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.
- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida “flujo de intereses”.
- Este flujo de caja intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera, tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.
- Adicionalmente respecto al tratamiento de los arrendamientos, dado que la naturaleza de dicho pago está ligada a la operativa del negocio, en el flujo de caja se reporta dentro de la variación de fondo de maniobra en el flujo de operaciones, difiriendo su tratamiento al del estado financiero de flujo de caja donde se reporta en el flujo de financiación. El importe total de pagos por arrendamientos reportados en el Estado de Flujo de caja asciende a -135 millones de euros a diciembre 2019, de los cuales -46 millones de euros corresponden a las actividades continuadas (ver Nota 3.7) y -89 millones de euros a las actividades discontinuadas.
- Por último, comentar que la línea de cobro de dividendos recoge principalmente el cobro de dividendos de los proyectos de infraestructuras y de sociedades que integran por puesta en equivalencia. En este sentido, se consideran tanto los dividendos, como otros conceptos asimilables a los mismos, principalmente

intereses de deuda subordinada y préstamos participativos, así como las devoluciones de capital, deuda y préstamos.

- Tal y como se comenta en la Nota 1.1.3, el flujo de caja reportado en la presente nota incluye el flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta en las principales líneas que lo componen, ajustándose en la línea de variación endeudamiento neto operaciones

discontinuadas de tal manera que la Posición Neta de Tesorería del Flujo de Caja sea coincidente con la de Balance.

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

DICIEMBRE 2019 (cifras en millones de euros)					
DICIEMBRE 2019	NOTA:	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	FLUJO DE CAJA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE incluyendo op. discontinuadas	2.4 y 2.9	-76	580	0	504
Impacto NIIF16		-134	-1	0	-135
RBE incluyendo op. Discontinuadas ex NIIF-16		-210	579	0	369
Cobro dividendos	3.5	729	0	-199	529
<i>Flujo Birmingham</i>		-204	0	0	-204
<i>Variación neta provisiones Construcción</i>		330	0	0	330
<i>Resto variación Fondo de Maniobra</i>		166	-86	0	80
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar, provisiones y otros)	5.3	292	-86	0	206
FLUJO DE OPERACIONES ANTES DE IMPUESTOS		810	493	-199	1.104
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.2	-25	-36	0	-61
FLUJO DE OPERACIONES		785	457	-199	1.043
Inversión	3.2, 3.3 y 3.4	-295	-157	60	-390
Desinversión	1.1.4 y 3.3.3	484	115	0	599
FLUJO DE INVERSIÓN		189	-41	60	207
FLUJO DE ACTIVIDAD		974	416	-140	1.250
Flujo de intereses	2.6	26	-239	0	-212
Flujo de capital procedente de socios externos		13	117	-60	70
<i>Dividendo flexible</i>		-238	0	0	-238
<i>Compra de autocartera</i>		-282	0	0	-282
Remuneración al accionista	5.1.1	-520	0	0	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-18	-306	199	-124
Otros movimientos de fondos propios		-6	0	0	-6
Variación tipo de cambio		-60	-66	0	-126
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.4	-2	0	0	-2
Otros movimientos de deuda (no flujo)		-11	-47	0	-59
FLUJO DE FINANCIACIÓN		-579	-541	140	-979
SALIDA DEUDA NETA OPERACIONES DISCONTINUADAS	5.2	103	-35	0	68
VARIACIÓN DEUDA NETA MANTENIDOS PARA LA VENTA		0	422	0	422
VARIACIÓN POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	5.2	498	262	0	760
Posición inicial		975	-4.640	0	-3.664
Posición final		1.473	-4.378	0	-2.905

Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra que se desglosa en la anterior tabla (206 millones de euros) es la medida que explica la diferencia entre el Resultado Bruto de Explotación del Grupo y su Flujo de Caja Operativo antes de Impuestos, y tiene su origen en la diferencia entre el devengo contable de los ingresos y gastos y el momento en que dichos ingresos y gastos se convierten en caja, principalmente por

variaciones en el saldo de clientes y proveedores u otras partidas de balance. De esta manera, una reducción del saldo de clientes implicará una mejora de fondo de maniobra y una reducción de proveedores implicará un empeoramiento del fondo de maniobra.

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

	EX PROYECTOS	PROYECTOS Y AJUSTES	TOTAL
Variación capital circulante (Nota 4)	144	-16	128
Variación capital circulante actividades discontinuadas y mantenidas para la venta (Nota 1.3)	64	7	71
Variación capital circulante de Balance incluyendo operaciones discontinuadas	208	-9	199
Mov. capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo	-84	-46	-130
Mov. Provisiones con impacto en Resultado Bruto de Explotación o en capital Circulante	166	0	166
<i>Operaciones continuadas</i>	330	0	330
<i>Operaciones discontinuadas</i>	-164	0	-164
Mov. de otras partidas de Balance con impacto en flujo de operaciones	3	-31	-38
TOTAL FONDO DE MANIOBRA FLUJO DE CAJA (NOTA 5.3) EN EL ESTADO DE TESORERÍA Y EQUIVALENTES	292	-86	206

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

- Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo (principalmente flujo de inversión). Las cuentas del capital circulante reportadas en la Nota 4, especialmente las partidas de proveedores, pueden estar relacionadas con operaciones que no afectan al flujo de operaciones, como es el caso de las compras de inmovilizado.
- Movimientos de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación o en capital circulante, por 166 millones de euros, que corresponden a:
 - Variación neta de provisiones de Construcción (330 millones de euros), correspondiente a una dotación/reversión y aplicación de provisiones de 356 millones de euros (ver Nota 6.3) y a otras provisiones y efectos como pueden ser las provisiones de activo (dudoso cobro y existencias) por importe de -26 millones de euros.
- Variación de provisiones de las operaciones discontinuadas por un importe de -164 millones de euros, debido fundamentalmente a la aplicación de provisiones por la finalización del contrato de Birmingham tras el acuerdo alcanzado con el Ayuntamiento.
- Movimiento de otras partidas de balance con impacto en el flujo de operaciones. La variación de capital circulante reportada en la nota 4 recoge exclusivamente el movimiento de partidas recogidas dentro de los epígrafes deudores y otras cuentas a cobrar corto plazo, acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo y existencias. Los ingresos y gastos de explotación en determinados casos están relacionados no sólo con partidas reflejadas en el circulante (corto plazo) sino también en determinadas partidas registradas en activos y pasivos a largo plazo, como clientes o proveedores a largo plazo, incluso en cuentas de patrimonio como operaciones relativas a sistemas retributivos vinculados a la acción.

Flujo actividades discontinuadas:

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

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

(Millones de euros) 2018	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
FLUJO DE OPERACIONES EX IS	160	65	-98	126
Flujo por IS	-7	-10	0	-17
FLUJO DE OPERACIONES	153	55	-98	110
Inversión	-186	-6	0	-192
Desinversión	111	144	0	255
FLUJO DE ACTIVIDAD	78	193	-98	173
FLUJO DE FINANCIACIÓN INTERESES EXTERNOS	-9	-21	0	-30

A continuación, se adjunta el flujo de caja reportado en el ejercicio 2018:

DICIEMBRE 2018 (cifras en millones de euros)						
DICIEMBRE 2018	NOTA:	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	FLUJO DE CAJA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	
RBE incluyendo op. discontinuadas	2.4 y 2.9	144	470	0	614	
Cobro dividendos	3.5	623	0	-112	511	
Provisión Birmingham sin impacto en caja		155	0	0	155	
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar, provisiones y otros)	5.3	-351	-60	0	-410	
FLUJO DE OPERACIONES ANTES DE IMPUESTOS		572	410	-112	870	
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.2	6	-31	0	-25	
FLUJO DE OPERACIONES		577	380	-112	845	
Inversión	3.2, 3.3 y 3.4	-332	-213	83	-462	
Desinversión	1.1.4 y 3.3.3	230	144	0	374	
FLUJO DE INVERSIÓN		-102	-69	83	-87	
FLUJO DE ACTIVIDAD		476	310	-29	758	
Flujo de intereses	2.6	-11	-191	0	-202	
Flujo de capital procedente de socios externos		-2	163	-86	75	
<i>Dividendo flexible</i>		-240	0	0	-240	
<i>Compra de autocartera</i>		-280	0	0	-280	
Remuneración al accionista	5.1.1	-520	0	0	-520	
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-49	-120	115	-54	
Otros movimientos de fondos propios		3	0	0	3	
Variación tipo de cambio		-12	-150	0	-162	
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.4	0	0	0	0	
Otros movimientos de deuda (no flujo)		11	-94	0	-83	
FLUJO DE FINANCIACIÓN		-581	-391	29	-944	
SALIDA DEUDA NETA OPERACIONES DISCONTINUADAS		-261	245	0	-16	
VARIACIÓN POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	5.2	-366	164	0	-202	
Posición inicial		1341	-4.804	0	-3.463	
Posición final		975	-4.640	0	-3.664	

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

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

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

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

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

Los negocios de Ferrovial están sujetos a cambios en los ciclos económicos y la gestión del riesgo a tipo de interés lo tiene en consideración, modelando la fijación de tipos de interés frente a la gestión de liquidez de los instrumentos financieros, en momentos de bajos tipos de interés se busca fijar dichos niveles a futuro a nivel ex -proyectos, aunque dicha cobertura puede afectar a su liquidez en caso de cancelación. A nivel proyecto, las entidades financieras y agencias de rating requieren un mayor porcentaje de la deuda a tipo fijo. Dichas estrategias se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura,

cuyo desglose se presenta en la Nota 5.5 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable. Mediante dichas coberturas se busca optimizar el gasto financiero soportado por el Grupo.

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

2019				
DEUDAS (Millones de euros)	TOTAL DEUDA BRUTA	% DEUDA CUBIERTA	DEUDA EXPUESTA	IMPACTO RESULTADO +100 P.B.
SOCIEDADES EXPROYECTOS	3.104	90%	306	3
Autopistas	5.282	98%	101	1
Construcción	152	94%	9	0
Aeropuertos	60	100%	0	0
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	5.494	98%	110	1
DEUDA TOTAL	8.598	95%	415	4

2018				
DEUDAS (Millones de euros)	TOTAL DEUDA BRUTA	% DEUDA CUBIERTA	DEUDA EXPUESTA	IMPACTO RESULTADO +100 P.B.
SOCIEDADES EXPROYECTOS	2.807	89%	299	3
Autopistas	4.982	98%	99	1
Construcción	155	94%	9	0
Aeropuertos	247	100%	0	0
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	5.385	98%	108	1
DEUDA TOTAL	8.192	95%	407	4

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2019, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 4 millones de euros, de los que 1 millón de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 3 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de -3 millones de euros.

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

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2019, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 101 millones de euros netos en los fondos propios de la dominante proveniente de las sociedades de integración global, mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 107 millones de euros.

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

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial monitoriza periódicamente la exposición neta por divisa planificada para los próximos años, tanto por dividendos a cobrar, inversiones en nuevos proyectos como en posibles desinversiones.

Ferrovial establece su estrategia de cobertura analizando la evolución pasada de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como las proyecciones futuras y los tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Dichas coberturas se realizan mediante la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (ver nota 5.5 para más detalle).

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en las siguientes tablas para diciembre de 2019:

2019				
MONEDA (Millones de euros)	ACTIVOS	PASIVOS	FFPP SOC. DOMINANTE	SOCIOS EXTERNOS
Euro	6.211	4.423	1.575	213
Libra esterlina	2.546	1.913	632	1
Dólar americano	8.742	7.888	421	433
Dólar canadiense	3.416	1.979	1.437	0
Dólar australiano	1.008	1.076	-68	0
Zloty Polaco	1.625	1.402	87	136
Peso Chileno	291	213	78	0
Peso Colombiano	182	75	106	0
Otros	88	53	34	0
TOTAL GRUPO	24.109	19.022	4.304	783

En la Nota 1.3 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2019 ha sido de 105 millones de euros para la sociedad dominante. El detalle por moneda puede consultarse en la Nota 5.1.1.

Analizando la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, Ferrovial estima que una depreciación del 10% de las principales monedas las que el Grupo mantiene inversiones frente al euro a cierre del ejercicio, produciría un cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 307 millones de euros, de los que el 52% correspondería al efecto del dólar canadiense, el 23% a la libra esterlina y el 15% al dólar americano.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2019 y 2018 se recoge en el siguiente cuadro.

MONEDA (Millones de euros)	RDO. NETO	
	2019	2018
Euro	594	134
Libra esterlina	98	-858
Dólar americano	-188	77
Dólar canadiense	163	147
Dólar australiano	-464	-17
Zloty Polaco	26	49
Peso Chileno	19	50
Otros	19	-30
TOTAL GRUPO	268	-448

En la Nota 1.3 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios del ejercicio. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto un cambio de -38 millones de euros.

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

(Millones de euros)	2019	2018	VAR. 19/18
Inversiones en activos financieros (1)	1.126	693	433
Activos financieros no corrientes	2.130	1.629	500
Derivados Financieros (activo)	461	445	17
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.256	1.090	167

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

- Ferrovial hace un seguimiento activo del riesgo que tiene con sus Entidades Financieras. Ferrovial analiza constantemente la evolución del riesgo mediante análisis internos de calidad crediticia para cada una de las entidades financieras con las que tiene exposición. La normativa interna de gestión de excedentes regula los límites máximos de inversión con cada contrapartida siguiendo criterios objetivos: establece unos requisitos mínimos de riesgo aceptable para poder invertir excedentes de tesorería y establece también unos límites a dichas inversiones en función del riesgo de cada una. Adicionalmente, desde el departamento de Riesgos se hace un seguimiento de la evolución de las distintas contrapartidas proponiendo, en función del supuesto concreto, las medidas preventivas correctoras oportunas.
- Geografías: Ferrovial monitoriza la evolución de los mercados (geografías) en las que está presente, así como en sus mercados objetivos. El departamento de Riesgos financieros propone las potenciales acciones para el caso que se prevea alguna alteración del riesgo de dicha geografía/mercado.
- Clientes: Ferrovial realiza un análisis y seguimiento del riesgo de crédito de sus clientes, existiendo una metodología interna de asignación de rating a los clientes de Ferrovial, homogénea en todo el Grupo.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos para preservar el nivel de liquidez necesarios con procedimientos periódicos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Ex Proyectos

A 31 de diciembre de 2019 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 4.617 millones de euros (3.766 millones de euros en 2018). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 796 millones de euros (743 millones de euros en 2018).

Proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2019 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 119 millones de euros (239 millones de euros en 2018). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 45 millones de euros (25 millones de euros en 2018) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

e. Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción. Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity swaps utilizados para cubrir riesgos de apreciación de los sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Estos equity swaps, al no ser considerados derivados de cobertura, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 2 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como en HAH, que consolidan por puesta en equivalencia. Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento del flujo de caja proveniente de este tipo de activos. Adicionalmente, los planes de pensiones de prestación definida en el Reino Unido tienen obligaciones vinculadas a la inflación, siendo cubiertos de manera individualizada, ya que no se consolidan en Ferrovial.

A diferencia del resto de activos de la compañía, los derivados financieros contratados en HAH cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación, desde un punto de vista contable, valorándose a valor razonable con cambios en resultados ya que se consideran derivados no eficientes hasta ahora. HAH está evaluando su tratamiento como cobertura contable dentro de las nuevas normas contables (NIIF 9). El impacto contable hasta la fecha supone que un aumento de 100 p.b. en toda la curva de inflación afecta al resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -241 millones de euros.

Adicionalmente en el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación que se considera cobertura contable, en el que un incremento de 100 pb en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en reservas de -104 millones de euros.

g. Gestión de capital

El Grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste, salvaguardando la capacidad de seguir

gestionando sus actividades recurrentes, así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecido una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

A 31 de diciembre de 2019, la Posición Neta de Tesorería es positiva (mayor activo que pasivo) por lo que la diferencia respecto al ratio máximo establecido es muy relevante. A efectos de dicho ratio, el concepto de Deuda Neta ex proyectos es el definido en la Nota 5.2 y el concepto de Resultado Bruto de Explotación más dividendos, es el Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenaciones y de amortizaciones procedente de aquellas sociedades del Grupo que no son proyectos de infraestructuras más los dividendos percibidos de los proyectos de infraestructuras.

h. Brexit, impacto en riesgos financieros

En el presente apartado se realiza un análisis del impacto que el mismo está teniendo para Ferrovial en el ámbito de los riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados. En el apartado relativo a riesgos del Informe de Gestión se realiza un análisis global sobre el Brexit y cómo puede afectar a las diferentes áreas de negocio del Grupo.

La siguiente tabla muestra la exposición de Ferrovial al Reino Unido en base a diferentes variables financieras y de negocio:

(Millones de euros)	2019		
	TOTAL FERROVIAL	EXPOSICIÓN REINO UNIDO	% SOBRE TOTAL
Ventas (*)	13.041	3.140	24%
Rdo. Bruto Explotación (*)	504	-19	-
Rdo. Neto	268	82	-
Recursos Propios	4.304	632	15%
Valoración consenso analistas			11%
Cartera de Construcción	11.417	924	8%
Cartera de Servicios	17.599	7.979	45%
Aeropuertos gestionados		25% HAH, 50% AGS	

(*) Incluyendo actividades discontinuadas

Tipo de cambio

Durante el ejercicio 2019 y una vez eliminada gran parte de la incertidumbre sobre el futuro del Brexit tras las elecciones generales en Reino Unido y posterior aprobación de la ley del Brexit, la libra se ha fortalecido frente al euro. A 31 de diciembre de 2019 y comparada con la cifra de cotización de hace un año, la libra se había apreciado más de un 6%. Como cobertura frente al riesgo de tipo de cambio derivado de un impacto negativo de los efectos del Brexit, Ferrovial tiene contratadas coberturas por un valor nominal de 416 millones de libras, que cubren un importe aproximado a los dividendos que tiene previsto recibir de los activos de aeropuertos del Reino Unido en los próximos 4 años.

Inflación y tipos de interés

Analizando la evolución de 2019 comparado con el ejercicio anterior, el mercado ha rebajado sus expectativas de inflación futura respecto al RPI (Retail Price Index) un 0,25% en media, con niveles en torno al 3,25% y una tasa real también más negativa (en los plazos superiores a 2 años) debido a la caída mayor de los tipos de interés nominales.

Respecto al impacto del comportamiento futuro en 2020, un escenario adverso en el resultado de las negociaciones del acuerdo comercial con la UE podría resultar en una subida abrupta de la inflación, afectando negativamente al valor de las obligaciones en los planes de pensiones de prestación definida, así como en un aumento significativo del tipo de interés nominal incrementando los costes de financiación.

Respecto a dicho escenario adverso, el Grupo posee coberturas naturales del negocio (por ejemplo, beneficio de ingresos por incremento de inflación) y coberturas financieras (por ejemplo,

incremento de productos financieros vinculados a la inflación y tipos nominales en planes de pensiones).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que un aumento de inflación tiene un impacto positivo en Heathrow, elevando el valor del activo regulado (RAB), que está indexado a la inflación, y pudiendo generar un efecto positivo en los ingresos comerciales.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta en detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2019 y 2018, así como el vencimiento de los nocionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nocionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS NOCIONALES				2024 Y POSTERIORES	TOTAL
	SALDOS AL 31/12/2019	SALDOS AL 31/12/2018	2020	2021	2022	2023		
SALDOS EN EL ACTIVO	462	445	1.579	262	-1	-3	67	1.904
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	426	358	-1	-4	-2	-3	67	58
Cross Currency Swaps Corporación	5	0	250	0	0	0	0	250
Cross Currency Swaps Autopistas	7	0	408	0	0	0	0	408
IRS Corporación	8	11	0	250	0	0	0	250
Equity swaps	8	0	65	0	0	0	0	65
Derivados tipo de cambio Corporativos	0	50	132	0	0	0	0	132
Resto derivados	9	26	725	16	1	0	0	742
SALDOS EN EL PASIVO	482	390	4.317	97	86	25	805	5.328
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	370	334	14	16	78	23	740	872
Cross Currency Swaps Corporación	0	6	0	0	0	0	0	0
Equity swaps	0	2	0	0	0	0	0	0
IRS Corporación	41	9	500	0	0	0	0	500
Derivados tipo de cambio Corporativos	24	2	954	0	0	0	0	954
Resto derivados	48	38	2.849	80	7	2	64	3.003
SALDOS EN EL NETO (PASIVO)	-20	55	5.896	359	85	21	872	7.233

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS FLUJOS				2024 Y POSTERIORES	TOTAL
	SALDOS AL 31/12/2019	SALDOS AL 31/12/2018	2020	2021	2022	2023		
SALDOS EN EL ACTIVO	462	445	43	16	15	16	369	462
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	426	358	12	13	15	17	369	426
Cross Currency Swaps Corporación	5	0	5	0	0	0	0	5
Cross Currency Swaps Autopistas	7	0	7	0	0	0	0	7
IRS Corporación	8	11	4	4	0	0	0	8
Equity swaps	8	0	8	0	0	0	0	8
Derivados tipo de cambio Corporativos	0	50	0	0	0	0	0	0
Resto derivados	9	0	8	0	1	0	0	9
SALDOS EN EL PASIVO	482	390	92	52	46	43	250	482
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	370	334	44	43	40	37	207	370
Cross Currency Swaps Corporación	0	6	0	0	0	0	0	0
Equity swaps	0	2	0	0	0	0	0	0
IRS Corporación	41	9	0	7	7	6	21	41
Derivados tipo de cambio Corporativos	24	2	24	0	0	0	0	24
Resto derivados	48	38	24	2	0	0	22	48
SALDOS EN EL NETO (PASIVO)	-20	55	135	68	62	59	619	-20

Derivados de Autopistas

Interest Rate Swaps Autopistas

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas cuya deuda esta referenciada a tipo variable (fundamentalmente Autema y Euroscut Azores), las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un notional total de 872 millones de euros a 31 de diciembre de 2019. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -334 millones de euros a diciembre de 2018 a -370 millones de euros a diciembre de 2019.

Con carácter general estos derivados se consideran eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, suponiendo un impacto de -36 millones de euros (-27 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante).

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -46 millones de euros y en caja de 46 millones de euros.

Index Linked Swaps Autopistas

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fija un IPC del 2,50% anual.

Esta cobertura, considerada eficiente, ha supuesto un impacto en reservas de 68 millones de euros (23 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante).

Cross Currency Swaps Autopistas

En el ejercicio 2019 la sociedad 4352238 Canada Inc contrató unos cross currency swaps como cobertura de una inversión financiera denominada en dólares americanos (ver Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un nominal de 594 millones de dólares canadienses (408 millones de euros), un vencimiento en el año 2020 y un valor razonable de 7 millones de euros.

Derivados de Corporación

Interest Rate Swaps Corporativos

El Grupo tiene contratados, en relación con las emisiones de bonos realizadas en 2013, derivados de tipo de interés por un nominal de 250 millones de euros, con vencimiento en 2021. Estos derivados, al convertir parte del tipo de interés fijo del bono en interés variable, constituyen una cobertura económica de valor razonable parcial de las emisiones de bonos mencionadas, cumpliendo las condiciones para el tratamiento como cobertura contable. Esto implica que tanto la variación de valor razonable del derivado como de la partida cubierta (en este caso parte del bono) se registran a valor razonable con cambios en resultados. Su impacto en el ejercicio es de 1 millón de euros en resultado financiero por valor razonable. En este sentido, cabe señalar que la variación de valor razonable del bono cubierto asciende a 2 millones de euros, mientras que el impacto en resultado por variación de valor razonable de los IRS es de -3 millones de euros, de forma que el total del resultado por valor razonable registrado en el ejercicio 2019 asciende a -1 millón de euros (-1 millón en 2018).

Adicionalmente a lo anterior, con fecha 4 de julio de 2018, el Grupo contrató derivados de tipo de interés (Interest Rate Swap, IRS) por un nominal total de 500 millones de euros, con el objetivo de cerrar el tipo de interés aplicable a la posible refinanciación de uno de los bonos emitidos por la Sociedad. A 31 de diciembre de 2019, estos derivados tienen un valor razonable de -41 millones de euros (-9 millones de euros a 31 de diciembre de 2018) y se encuentran designados como cobertura de flujos de caja, registrándose sus variaciones de valor con contrapartida en reservas.

Así, a cierre del ejercicio 2019 el valor razonable de estos derivados asciende a -33 millones de euros.

Cross Currency Swaps Corporativos

En 2016 Ferrovial contrató unos cross currency swaps como cobertura de una disposición de deuda en dólares estadounidenses en relación a la línea de liquidez corporativa (ver Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un nominal de 287 millones de dólares estadounidenses (250 millones de euros), un vencimiento en el año 2020 y un valor razonable de 5 millones de euros.

Equity Swaps

Con el objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de los sistemas de retribución vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovial tiene contratadas permutas financieras (equity swaps).

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovial y un precio de referencia, que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.
- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una remuneración equivalente a los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la cotización y el precio de referencia. En caso contrario, Ferrovial abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

Al cierre de ejercicio 2019, estos derivados cuentan con un nominal de 2,7 millones de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un nominal total de 65 millones de euros.

Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativo, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina, dólar australiano, dólar americano y dólar canadiense). Su nominal asciende a 1.131 millones de euros a 31 de diciembre de 2019, de los cuales 411 millones corresponden a la libra esterlina, 581 millones al dólar australiano, 132 millones corresponden al dólar americano, 7 millones corresponden al dólar canadiense, y tienen vencimiento a corto plazo. Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2019 a -40 millones de euros (para los derivados eficientes). Las opciones, que no aplican cobertura contable, se registran en el resultado financiero por valor razonable y en el ejercicio suponen un gasto de 1 millón de euros.

Otros derivados

En este concepto se encuentran recogidos el resto de derivados contratados por el Grupo cuyo valor razonable asciende a -39 millones de euros, de los cuales, -10 millones de euros se corresponden con derivados de tipo de cambio en el negocio de Autopistas para cubrir en gran medida la volatilidad de flujos futuros en dólar canadiense (ver nota 1.3) y -27 millones de euros que se corresponden fundamentalmente con derivados Interest Rate Swaps del negocio de Construcción para determinados proyectos cuyo objetivo es cubrir el riesgo de tipo de interés sobre su deuda.

B) PRINCIPALES IMPACTOS EN RESULTADO Y PATRIMONIO

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando el valor razonable a 31 de diciembre de 2019 y 2018, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE			IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTOS				OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE RDOS (VI)	TOTAL
	SALDO AL 31/12/2019	SALDO AL 31/12/2018	VAR.		IMPACTO EN RDO POR VALOR RAZONABLE (INEFECTIVIDAD) (II)	IMPACTO EN RDO EN FIN (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)		
Derivados de inflación	426	358	69	68	-1	0	-10	0	11	69
Cobertura flujos de caja	426	358	69	68	-1	0	-10	0	11	69
Derivados tipo interés	-425	-343	-81	-79	-2	-45	45	0	0	-81
Cobertura flujos de caja	-432	-354	-78	-79	1	-49	49	0	0	-78
Cobertura valor razonable	8	11	-3	0	-3	4	-4	0	0	-3
Cross Currency Swaps	11	-6	17	-1	-1	14	-1	0	5	17
Cobertura flujos de caja	5	-6	17	-1	-1	8	-1	0	5	10
Cobertura valor razonable	7	0	7	0	0	6	0	0	0	7
Derivados tipo de cambio	-41	48	-89	-3	3	0	106	-199	2	-90
Cobertura valor razonable	-34	44	-78	-2	2	0	69	-149	2	-78
Cobertura inversión neta extranjero	-7	-1	-6	0	-4	0	48	-50	0	-6
Especulativos	0	5	-6	0	5	0	-10	0	-1	-6
Equity Swaps	8	-2	10	0	25	1	-16	0	0	10
Especulativos	8	-2	10	0	25	1	-16	0	0	10
TOTAL	-20	55	-75	-14	25	-30	124	-199	17	-75

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura de flujos de caja, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto en diferencias de conversión de la variación de tipo de cambio entre cierre de diciembre de 2019 y 2018 (columna V).
- En la columna “otros impactos” los efectos en resultado de explotación, resultado financiero (tipo de cambio), u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

C) METODOLOGÍA DE VALORACIÓN DE DERIVADOS

Todos los derivados financieros del Grupo, así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el NIVEL 2 de la Jerarquía de Medición del Valor Razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

Las valoraciones son realizadas por la compañía mediante una herramienta de valoración desarrollada a tal efecto basada en las mejores prácticas de mercado. No obstante, se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio (strike), multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- **Interest rate swaps:** la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
 - **Index Linked Swaps:** la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.
 - **Cross Currency Swaps:** la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración incorporando los diferenciales entre distintas monedas (cross currency basis). La conversión del valor presente de los flujos en una moneda distinta a la moneda de valoración se hará al tipo de cambio spot vigente a la fecha de valoración.
 - **Derivados de tipo de cambio:** con carácter general la estimación de los flujos futuros se realiza empleando los tipos de cambio y las curvas de mercado asociadas a cada par de divisas (curva de puntos forward) y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de liquidación y moneda a la fecha de valoración. Para otros instrumentos más complejos (opciones, etc.) se utilizan los modelos de valoración apropiados a cada instrumento tomando en consideración los datos de mercado necesarios (volatilidades, etc.).
- Por último, respecto a la estimación del riesgo de crédito, que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 13, dichas estimaciones se realizan conforme a los siguientes criterios:
- Para el cálculo de los ajustes asociados al riesgo de crédito propio y de contrapartida (CVA/DVA), Ferrovial aplica una metodología basada en el cálculo de la exposición futura de los distintos productos financieros basada en simulaciones de Monte Carlo. A esta exposición potencial se le aplica una probabilidad de default y una severidad en función de su negocio y características crediticias, y un factor de descuento en función de la moneda y plazo aplicable a la fecha de valoración.

- Para el cálculo de las probabilidades de default de las sociedades del Grupo Ferrovial, el departamento de Credit Risk Management valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto) según una metodología propia basada en agencias de rating. Dicho rating se utiliza para obtener curvas de spread de mercado en función de su moneda y plazo (curvas genéricas por nivel de rating).
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las contrapartidas se utilizan las curvas de CDS de dichas sociedades si estas están disponibles. En caso contrario, se aplica las de una entidad de características similares (proxy) o una curva de spread genérica por nivel de rating.

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES

Esta sección incluye otras notas requeridas por la normativa aplicable.

Por su importancia, destaca la nota 6.5 relativa a pasivos contingentes y compromisos, donde se describen los principales litigios que afectan a las sociedades del Grupo, así como las garantías otorgadas, haciendo especial hincapié en las

garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como los compromisos por pensiones (nota 6.2) y las provisiones (nota 6.3)

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo de Ingresos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es la siguiente:

(Millones de euros)	2019	2018	VAR 19/18
Subvenciones de capital	1.347	1.241	106
Otros ingresos a distribuir	0	0	0
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.347	1.241	106

El importe total de este epígrafe a cierre del ejercicio 2019 asciende a 1.347 millones de euros (1.241 millones de euros en 2018), relacionados principalmente con las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes en proyectos de infraestructuras. De este importe, 1.345 millones de euros corresponden a la división de Autopistas.

Dichas subvenciones se localizan principalmente en los siguientes proyectos de autopistas: 418 millones de euros por LBJ Infraestructure Group, 508 millones de euros por NTE Mobility Partners, 210 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC y finalmente 207 millones de euros en I-77 Mobility Partners.

La principal variación del ejercicio se produce en NTE Mobility Partners Segments 3 e I-77 Mobility Partners, filiales de Cintra en EEUU, que han recibido subvenciones adicionales en el ejercicio por importe de 65 y 27 millones de euros respectivamente.

Adicionalmente, se ha producido un incremento en las sociedades de Estados Unidos de 24 millones de euros debido a la apreciación del dólar con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan al resultado del ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos a los que están afectas, y su impacto se refleja de forma neta en amortizaciones. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

6.2. DÉFICIT DE PENSIONES

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados. La provisión reconocida en balance asciende a 4 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 correspondiendo en su totalidad a Budimex (3 millones de euros al 31 de diciembre de 2018).

6.3. PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo y que se desglosan en las notas referidas a dichos activos en concreto.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en el pasivo del balance ha sido:

(Millones de euros)	PLEITOS E IMPUESTOS	REPOSICIÓN Y MEJORA CINIIF 12	OTROS RIESGOS A LARGO PLAZO	VERTEDEROS	EXPROPIACIONES	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	323	64	47	0	25	459	431	890
VARIACIONES DE PERÍMETRO Y TRASPASOS	3	-33	30	10	-2	7	-20	-12
DOTACIONES:	80	20	5	0	0	105	406	511
Por resultado bruto de explotación	53	0	5	0	0	57	405	462
Por resultado financiero	6	3	0	0	0	10	1	11
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	21	0	0	0	0	21	0	21
Amortizaciones de inmovilizado	0	17	0	0	0	17	0	17
REVERSIONES:	-14	0	-1	0	-4	-19	-52	-71
Por resultado bruto de explotación	-13	0	-1	0	0	-14	-52	-65
Por resultado financiero	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	-1	0	0	0	0	-1	0	-1
Amortizaciones de inmovilizado	0	0	0	0	-4	-4	0	-4
APLICACIONES CON CONTRAPARTIDA EN CUENTAS DE CIRCULANTE	-13	0	0	0	0	-13	-28	-41
APLICACIONES CON CONTRAPARTIDA EN OTROS ACTIVOS	-1	-3	0	0	-19	-23	0	-23
DIFERENCIA DE TIPO DE CAMBIO	0	1	0	0	0	1	14	16
SALDO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019	378	49	81	10	0	518	750	1.268

Como se puede comprobar en la tabla adjunta, el movimiento del ejercicio se desglosa separando por un lado las variaciones por cambios de perímetro y traspasos, las dotaciones y reversiones que impactan en las diferentes líneas de la cuenta de resultados, y por otro lado, otros movimientos que no suponen impacto en la misma, como son aplicaciones con contrapartida en diferentes epígrafes del balance de situación consolidado y tipo de cambio.

Así, analizando el efecto de la cuenta de resultados, destaca la dotación neta (gasto) por valor de (397 millones de euros) que impacta en el resultado bruto de explotación, correspondiendo en su totalidad a la división de Construcción (462 millones de euros de dotación y -65 millones de reversión), tras la provisión registrada en el primer trimestre del año por posibles pérdidas futuras en varios proyectos en Estados Unidos. Adicionalmente, durante el ejercicio se han aplicado provisiones con contrapartida en cuentas de capital circulante por importe de -41 millones, correspondientes a la división de Construcción. La suma de dotación/reversión (397 millones de euros) y aplicación (-41 millones de euros) y otros efectos asimilables como provisiones de dudoso cobro, que no están incluidas en el detalle de provisiones de pasivo (-26 millones de euros), se explican a efectos de fondo de maniobra en el flujo de caja totalizando un importe de 330 millones de euros (ver Nota 5.3).

Provisiones para pleitos

El total de provisiones de grupo para pleitos asciende a 378 millones de euros a 31 de diciembre de 2019. Se registran en este epígrafe los siguientes conceptos:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 112 millones de euros (82

millones de euros a diciembre 2018), fundamentalmente se corresponden con el negocio de construcción. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.

- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 266 millones de euros (241 millones de euros a diciembre 2018), derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el Grupo (Ver 6.5.1.d). La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado bruto de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto de sociedades dependiendo de la naturaleza de impuesto al que haga referencia la provisión (sanciones, intereses de las mismas y/o cuotas de actas en disconformidad). El impacto de la actividad de servicios se encuentra recogido en el Resultado Neto de las actividades discontinuadas (ver 1.1.3.)

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (nota 1.2.3.2) cuyo importe total asciende a 49 millones de euros. La provisión se dota y se revierte contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento. El impacto de esta amortización asciende a 17 millones. Destacar la variación por cambios en el perímetro por importe de -33 millones de euros correspondiente principalmente a la venta de la Autopista del Sol (ver nota 1.1.4), por importe de -25 millones de euros.

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 81 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (47 millones de euros a 31 de diciembre de 2018). La variación frente a 2018 se debe fundamentalmente a la reclasificación de 36 millones de euros del epígrafe de inversión en asociadas a provisiones de largo plazo, en relación a las pérdidas adicionales en determinadas sociedades de la división de Autopistas sobre las que existen obligaciones contractuales de aportaciones de capital y/o garantías adicionales una vez reducido el valor de sus participaciones a cero (Ver nota 3.5).

Provisión vertederos

Dentro de este epígrafe se recogen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados en la actividad de servicios en Polonia. La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. La provisión se dota y se revierte contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura. El saldo a 31 de diciembre que aparece registrado en este epígrafe por importe de 10 millones de euros corresponde a la actividad de servicios en Polonia, que como se ha comentado anteriormente, ha sido reclasificada a actividades continuadas dentro del negocio de Construcción durante el ejercicio 2019.

Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, cuyo saldo a diciembre 2019 es cero (25 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), tras los cambios de perímetro por la venta del 65% de la Autopista del Sol. La contrapartida de esta provisión se registra contra el activo concesional en la medida en que se incurre en los mismos a lo largo de la vida de la concesión.

Provisiones a corto plazo

A 31 de diciembre de 2019 el saldo de provisiones a corto plazo del grupo asciende a 750 millones de euros, (431 millones a 31 de diciembre de 2018).

En este epígrafe se consideran fundamentalmente las provisiones relativas a contratos con clientes, como son las provisiones por gastos diferidos (referidas a la terminación y retirada de obra según contrato) y las provisiones por pérdidas presupuestadas. En este sentido, este tipo de provisiones se concentran en la división de Construcción por 733 millones de euros (414 millones de euros a 2018). En el ejercicio, destaca la provisión registrada por posibles pérdidas futuras en varios proyectos en Estados Unidos anteriormente comentada.

La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.

6.4. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO

En este epígrafe se recogen:

- Los préstamos participativos concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por importe de 9 millones de euros (115 millones de euros a 31 de diciembre de 2018) de la división de Construcción. La disminución viene motivada por la venta de la Autopista del Sol al fondo de infraestructuras Meridiam (ver Nota 1.1.4).

- Préstamos con empresas asociadas a largo plazo por 11 millones de euros (11 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), de la actividad de Autopistas.
- Pasivos comerciales a largo plazo por importe de 6 millones de euros (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2018).

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes de diferente naturaleza. Dichos pasivos contingentes se materializan en pleitos o litigios sobre los que se reconoce una provisión en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación. Dichas provisiones se detallan en la Nota 6.3.

Por lo tanto, no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados y que puedan suponer un efecto material adverso.

A continuación, se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Autopista Terrasa Manresa (Autema):

Procedimiento contencioso-administrativo frente a los Decretos 161/2015 y 337/2016 aprobados por la Generalitat de Cataluña:

El 14 de julio de 2015 la Generalitat de Cataluña publicó el Decreto 161/2015 por el que se modificaba radicalmente el régimen concesional del proyecto establecido en virtud del Decreto 137/1999. Dicho cambio normativo se completó en diciembre de 2016 por el Decreto 337/2016 (ambos conjuntamente, los "Decretos").

El cambio introducido por la nueva normativa supuso pasar de un régimen en el que la Generalitat abona a la sociedad concesionaria la diferencia entre los peajes recaudados y el excedente de explotación fijado en el Plan Económico Financiero, a un sistema por el que la retribución del concesionario dependerá del número de usuarios de la infraestructura, subvencionando la Generalitat parte del peaje abonado por el usuario, reduciendo los ingresos a percibir por Autema entre un 50% y un 43%.

La Sociedad Concesionaria, al considerar que existían sólidos argumentos para concluir que la Administración ha excedido claramente los límites de su potestad de modificación de contratos públicos al dictar ambos decretos, procedió a recurrir los Decretos ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC).

A lo largo de 2017 las codemandadas (Generalitat de Catalunya y el Consell Comarcal del Bages) presentaron sus escritos de contestación a la demanda y, durante el primer semestre de 2018, se celebró la fase de prueba. Tras la presentación del escrito de conclusiones por parte de Autema en el mes de julio, y por las codemandadas en septiembre de 2018, se cerró la fase de conclusiones.

El 18 de marzo de 2019 se notificó a AUTEMA la sentencia del TSJC que desestimaba el recurso contencioso-administrativo de AUTEMA frente a los Decretos. Esta sentencia fue recurrida por la Sociedad en casación ante el Tribunal Supremo (TS), por lo que no es firme, quedando en suspenso sus efectos hasta que se pronuncie el TS sobre la misma. El primer paso para presentar el recurso de casación se ha superado, puesto que el TSJC ha aceptado preparar el recurso ante el TS. El siguiente paso será la decisión del TS de admitir o no trámite el recurso. Estimamos que esta decisión puede tardar de 6 a 9 meses (a contar desde junio de 2019). Y si el recurso es admitido a trámite, decidirá el TS si lo estima o no, lo cual estimamos que ocurrirá en aproximadamente 2 años desde la admisión de la

preparación (es decir, desde junio de 2019). El último paso procesal ocurrido en 2019 ha sido la recepción por el Tribunal Supremo de las actuaciones del TSJC, la personación de las partes ante el TS y la designación del Magistrado ponente para que decida el TS sobre la admisión o inadmisión a trámite del recurso.

Tras el análisis de la información disponible sobre el proceso, a 31 de diciembre de 2019 la compañía considera que existen argumentos sólidos para que se admita el recurso de casación y posteriormente se estime el fondo del asunto, y por ello, ha mantenido el tratamiento de este activo como un activo financiero. Se ha estimado que dicha sentencia puede ser un indicio de deterioro adicional de los activos relacionados con dicho proyecto, en la medida, de que aunque se considere que se va a ganar el fondo del asunto, la recuperación de los importes pendientes no cobrados, se va a retrasar hasta que se resuelva el recurso de casación y posteriormente se consiga la ejecución de la sentencia, de forma que se ha registrado un deterioro de 58 millones en 2019 (Nota 3.3.2).

Autopista M-203:

Procedimiento judicial iniciado por la Concesionaria solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la Administración:

El 24 de Abril de 2014 la Concesionaria inició un procedimiento ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la administración concedente y la anulación de las penalidades impuestas a la Sociedad Concesionaria por la paralización de las obras.

Tras la sentencia estimatoria por el TSJM, mediante Orden del Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, de 3 de noviembre de 2017 (la "Orden de Resolución"), la Comunidad de Madrid (CAM) resolvió el contrato de concesión. La CAM cumplió en el ejercicio 2018 la toma de posesión de las obras y la devolución de los avales constituidos como garantía definitiva (cuya cuantía ascendió a 6 millones de euros).

En relación a la subrogación de la Administración en los expedientes expropiatorios y la compensación por las inversiones realizadas (valor patrimonial de la inversión - VPI) y por los daños y perjuicios sufridos, la Sociedad presentó en abril de 2019 un requerimiento a la CAM por inactividad de la Administración para que cumpliera con su obligación de dictar resolución sobre la VPI.

Al haber transcurrido el plazo de 3 meses sin que la CAM contestara al requerimiento presentado por la Sociedad, el 15 de julio de 2019 la Sociedad interpuso recurso contencioso-administrativo frente a la inactividad de la CAM, con solicitud además de medida cautelar consistente en que el tribunal obligue a la CAM a dictar dicha resolución de forma expeditiva.

En octubre de 2019 se desestimó la medida cautelar solicitada y el procedimiento judicial para que la CAM dictara resolución sobre la VPI ha seguido su curso. La Sociedad formalizó su demanda el 17 de diciembre ante el TSJM y el 11 de febrero de 2020 se ha notificado la contestación a la demanda de la CAM y se ha dado plazo a la Sociedad para que presente su escrito de conclusiones.

Adicionalmente, el pasado 27 de enero de 2020 notificaron a la Sociedad en vía administrativa el informe de valoración de la CAM, cuantificando el importe de la VPI, donde reconocen la cantidad de 56 millones de euros (IVA excluido), más los intereses que se devenguen hasta que se haga efectivo el pago. Han concedido plazo de alegaciones que han sido presentadas por la Sociedad el 12/2/2020 remitiéndose a lo ya indicado anteriormente en los escritos anteriores, solicitando que se dicte resolución cuanto antes y reservándonos el derecho a realizar las actuaciones que procedan para reclamar la diferencia entre la cantidad reclamada de 60 millones de euros, que la Sociedad tiene registrada en su balance, y la cantidad reconocida en el informe. La Sociedad ha decidido no

registrar ninguna provisión por el importe pendiente de recibir dado que los asesores legales externos de la compañía estiman que tenemos argumentos sólidos para reclamar su recuperación.

Por otra parte, en relación con los daños y perjuicios que debe compensar la CAM por la resolución anticipada del contrato de concesión, la CAM debe iniciar un expediente separado al de la VPI. Dicho expediente de daños y perjuicios no ha sido iniciado por la Administración, por lo que la Sociedad, que no tiene registrado en su balance ningún saldo correspondiente a este concepto, presentó el pasado 7 de agosto de 2019 ante la CAM reclamación de daños y perjuicios y lucro cesante solicitando el importe que considera que le corresponde junto con la documentación que lo acredita. Habiendo transcurrido el plazo de 6 meses sin que la Administración haya dado respuesta a la reclamación presentada el 7 de agosto, la Sociedad ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo el 14 de febrero de 2020 frente a la desestimación por silencio de la reclamación.

En base a la resolución del contrato de concesión, el valor neto contable del activo por 76 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 se encuentra clasificado como cuenta recuperable de la Administración (ver nota 3.6) e incluye los 60 millones de euros anteriormente mencionados, así como 13 millones de IVA y 3 millones de intereses.

Procedimiento judicial de las entidades financieras del proyecto de la radial 4:

En relación con la Radial 4, en junio de 2013 un grupo de entidades financieras del sindicato bancario de la financiación del Proyecto iniciaron un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la Sociedad, esto es, Cintra Infraestructuras SE y Sacyr Concesiones, S.L., que habían garantizado la aportación de un capital contingente en determinadas circunstancias.

En dicho pleito se reclamaba la ejecución de la garantía prestada por los accionistas por un supuesto incumplimiento de determinadas ratios. Se trata de una garantía corporativa de 23 millones de euros, ascendiendo la parte de Cintra a 14,9 millones de euros. En su contestación a la demanda Cintra y Sacyr defendieron, entre otros argumentos, la falta de legitimación activa de los bancos, al considerar que no podían dirigirse contra los Accionistas sino frente a la sociedad Inversora del Proyecto, y que el objetivo de la garantía no era dotar de fondos a la acreditada para atender pagos relativos a la financiación, sino asegurarle solvencia financiera para hacer frente a las obligaciones derivadas de una refinanciación que no se ha producido.

Finalmente, el Juzgado de Primera acogió la excepción de falta de legitimación activa de los demandantes, desestimando la demanda de los bancos sin entrar en el fondo del asunto. Los Bancos recurrieron dicha sentencia en apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid, que en diciembre de 2016 confirmó la sentencia de primera instancia. Frente a esta última sentencia, las entidades financieras presentaron recurso extraordinario de infracción procesal ante el Tribunal Supremo.

El 12/7/2019 se ha notificado el auto del Tribunal Supremo por el que se admite el recurso por los Bancos, reconociéndoles legitimación activa para poder reclamar directamente contra los Sponsor (Cintra y Sacyr), y obligando a la Audiencia Provincial a que entre a conocer sobre el fondo del litigio.

Litigio relativo al concurso de acreedores de la autopista SH-130

El 1 de marzo de 2018, la Sociedad SH-130 Concession Company, LLC presentó ante el United States Bankruptcy Court Western District de Texas un escrito inicial de demanda contra Ferroviario, S.A., Cintra Infraestructuras SE, Ferroviario Agroman, S.A. y otras sociedades del

grupo Ferrovial, así como frente al socio en el proyecto relativo a la autopista SH-130.

SH-130 Concession Company, LLC estuvo participada en un 65% por Cintra TX 56, LLC hasta el 28 de Junio de 2017, fecha en la que la titularidad de su capital social fue transmitida a sus socios actuales como consecuencia del cierre del proceso de solicitud voluntaria de concurso (Chapter 11) presentado el 2 de marzo de 2016.

La reclamación se fundamenta en que parte de los pagos realizados por la sociedad concesionaria a la sociedad constructora en 2011 y 2012, durante la fase de diseño y construcción de la autopista, se hicieron supuestamente en fraude de los acreedores, ya que, en opinión de la demandante: (i) las obras se estaban ejecutando incorrectamente y por tanto no procedía su abono; y (ii) la compañía concesionaria era insolvente.

La parte demandante reclama la devolución de dichos pagos, que ascienden a 329 millones de dólares.

Asimismo, acusa a Ferrovial, S.A., Cintra Infrastructures SE y otras sociedades del grupo de haber provocado que SH-130 Concession Company, LLC hiciera tales pagos, incumpliendo de dicha forma los fiduciary duties que debían observar de acuerdo a la legislación mercantil del Estado de Delaware, así como de haber ayudado e inducido a incumplirlos.

En una modificación al escrito inicial demanda presentada el 28 de septiembre de 2018 la demandante ha solicitado daños adicionales consistentes en la devolución de los beneficios derivados de los contratos de servicios que las demandadas facturaron a la demandante en el citado período. La demandante no ha fijado aún la cantidad que solicita por dicho concepto. Adicionalmente ha ampliado la demanda inicial en relación al cumplimiento de los fiduciary duties.

Las compañías del Grupo Ferrovial demandadas presentaron varias mociones de desestimación preliminar (motion to dismiss) de la demanda inicial. El 7 de septiembre de 2018 el tribunal admitió las mociones de desestimación preliminar (motion to dismiss) relativas a las compañías del grupo Ferrovial Internacional, S.L.U. y Ferrovial Internacional Ltd., (que han quedado excluidas de la demanda) continuándose el proceso respecto del resto de demandadas.

La demandante presentó el 5 de agosto de 2019 una tercera modificación a la demanda en la que se amplían las acusaciones de infracción de fiduciary duties a hechos acaecidos en 2007 con motivo del cierre financiero del proyecto.

Actualmente el pleito se encuentra en fase de prueba (discovery) tras cuya finalización se iniciará la fase posterior de presentación y debate sobre la demanda.

El análisis realizado por los asesores legales de las compañías afectadas, a fecha actual y basado en la información a la que se ha tenido acceso a lo largo del proceso, permite concluir que las compañías del grupo Ferrovial demandadas tienen sólidos argumentos para la defensa de sus intereses en este litigio, y que es razonable considerar que puedan obtener una desestimación de las acciones ejercitadas frente a ellas. En base a lo anterior, no se ha registrado ninguna provisión en las sociedades del grupo por razón de este litigio.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La división de Construcción del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos fundamentalmente a posibles defectos en la construcción de las obras realizadas y a reclamaciones de responsabilidad civil.

El importe total provisionado por dichos riesgos a 31 de diciembre de 2019 es de 112 millones de euros (82 millones en 2018) y corresponde a un total de aproximadamente 87 litigios.

El principal litigio es el referido a las obras de construcción de la autopista SH 130 en Texas, que a continuación se describe y que es adicional al procedimiento relativo al mismo proyecto indicado en el apartado correspondiente a los litigios del negocio de Autopistas.

Arbitraje obras de construcción de la autopista SH-130 de Texas:

Adicionalmente a la demanda indicada en el apartado relativo a los litigios del negocio de Autopistas, la sociedad concesionaria de la autopista SH-130 (SH130 Concession Company, LLC) presentó un requerimiento para someter a arbitraje una disputa contra la sociedad constructora de la autopista Central Texas Highway Contractors, LLC (participada por Ferrovial Agroman), y contra las sociedades Zachry Industrial, INC. y Ferrovial Agroman, S.A. como avalistas mancomunados de la anterior. En el requerimiento de sometimiento a arbitraje, la sociedad concesionaria alegaba de forma genérica y sucinta que existían vicios y defectos en la construcción, fundamentalmente en el paquete de firmes de la Autopista, que valoraba en un importe no inferior a 130 millones de dólares, de los cuales el 50% (65 millones de dólares) serían imputables a la participación de Ferrovial, sin que exista responsabilidad solidaria respecto a la participación del otro socio.

En marzo de 2019, la sociedad SH130 Concession Company, LLC ha presentado una reclamación adicional por 161 millones de dólares (que, sumados a los 130 millones de dólares iniciales, ascienden a un total de aproximadamente 291 millones de dólares), que consisten en las cantidades que SH130 Concession Company, LLC supuestamente ha incurrido o incurrirá para reparar los daños reclamados.

De este importe, el 50% (145 millones de dólares) sería atribuido a la participación del grupo Ferrovial.

Actualmente, tras la presentación de su escrito de defensa (statement of defense) por la sociedad reclamada, SH130 Concession Concesión Company, LLC presentó en diciembre de 2019 su escrito de contestación, en el que mantiene básicamente las mismas reclamaciones y reduce su cuantía hasta 280 millones de dólares (140 millones de dólares sería atribuido a la participación del grupo Ferrovial). La celebración de la vista (hearing) comenzará el 9 de marzo de 2020. La Cámara de Comercio Internacional (institución responsable del procedimiento arbitral) ha comunicado que la fecha del Laudo final se emitirá antes del 30 de julio de 2020. Es posible que dicha fecha se prorrogue. Tras el análisis de toda la documentación a que se ha tenido acceso a lo largo del ejercicio, los asesores legales de las compañías afectadas siguen considerando que los trabajos de construcción de la autopista fueron ejecutados conforme a lo establecido en el contrato y las buenas prácticas de la industria y que, en todo caso, la responsabilidad que se pueda derivar de la resolución del litigio se puede ver reducida por diferentes hechos, como son:

- La existencia de pólizas de seguro en favor de la compañía constructora.
- La responsabilidad de los defectos alegados debería recaer, en su caso, sobre las empresas subcontratadas por la empresa constructora, tanto con relación al diseño como a los trabajos de ejecución de firmes.

- El Departamento de Transportes de Texas y la empresa concesionaria parece que han llegado a un acuerdo para ejecutar los trabajos de reparación de los defectos por un importe de 60 millones de dólares, lo que representa una cantidad muy inferior a la reclamada.

Se ha iniciado un proceso de mediación con SH130 Concession Company, LLC (en el que también están presentes el socio en el proyecto -Zachry-, compañías aseguradoras, diseñadores y subcontratistas relacionados con los defectos de construcción alegados) con la intención de cerrar esta reclamación de forma negociada. El acuerdo que pudiera alcanzarse conllevaría el cierre del litigio relativo al mismo proyecto descrito en el apartado relativo a los litigios del negocio de Autopistas. A la fecha de formulación de las cuentas anuales no se ha alcanzado ningún resultado en dicha mediación.

Se ha concluido que, a fecha del cierre del ejercicio 2019, el riesgo derivado de este procedimiento podría ascender a 25 millones de dólares, y por lo tanto se ha procedido, durante el ejercicio 2019, a dotar una provisión de 15 millones de dólares, adicionales a los 10 millones ya provisionados.

Negocio de Construcción en España:

El 1 de octubre de 2018, la Dirección de Competencia (DC) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) acordó la incoación de expediente sancionador contra una serie de empresas, entre las que se encuentra Ferrovial Agroman, S.A (FASA) por supuestas conductas prohibidas contrarias a las normas de competencia.

Dichas conductas consistirían presuntamente, según lo señalado por la DC, en unos intercambios de información entre las empresas, con el objeto y/o efecto de restringir la competencia, en el ámbito de las licitaciones convocadas por las distintas Administraciones Públicas en España para la construcción y rehabilitación de infraestructuras y edificios.

En octubre de 2019 se recibió el pliego de cargos elaborado por la DC. Dicho documento contiene las conclusiones de la investigación llevada a cabo y detalla en su caso los hechos que pueden ser constitutivos de infracción de las normas de competencia. En el mes de diciembre se presentó escrito de alegaciones, poniendo de manifiesto la inexistencia de las infracciones señaladas por la DC. Posteriormente, practicados los actos de instrucción necesarios, se formulará propuesta de resolución, que será notificada para formular alegaciones.

Finalmente, el Consejo de la CNMC dictará resolución sobre el procedimiento, la cual se espera para el mes de abril de 2020.

Dicha resolución podrá ser recurrida ante la Audiencia Nacional y, en su caso, ante el Tribunal Supremo. El riesgo relativo a este expediente se encuentra cubierto por las provisiones mencionadas en la Nota 6.3.

c) Litigios relacionados con el negocio de Servicios

Negocio de Servicios en Reino Unido:

Los principales litigios abiertos son los siguientes: En relación al negocio de Servicios en Reino Unido, los principales litigios abiertos son los siguientes:

- Litigio relativo al contrato de Amey con el ayuntamiento de Birmingham:
- En Junio de 2019 Amey ha alcanzado un acuerdo para la salida del contrato con el Ayuntamiento de Birmingham. En virtud de este acuerdo, Amey se ha visto obligada a pagar 215 millones de libras en un periodo de 6 años (100 millones de libras pagados el 29 de junio de 2019, dos pagos de 30 millones de libras cada uno

a finales de septiembre y diciembre de 2019, 10 millones de libras cada año desde 2020 y 2024 y 5 millones de libras en 2025) para una liberación completa de la responsabilidad de Amey con respecto al proyecto de Birmingham y frente a las partes involucradas o stakeholders.

- El acuerdo no tiene impacto en los resultados de Ferrovial al estar considerado en el cálculo de la provisión por valor razonable registrada en diciembre de 2018 en relación a la participación de Ferrovial en Amey.
- Aggregate industries:

Adicionalmente, en el negocio de Servicios en el Reino Unido, tal y como se informaba en las cuentas del 2018, existía una reclamación por parte de Aggregate Industries, subcontratista en el contrato de Sheffield, por importe de 32 millones de libras.

Durante el ejercicio 2019, Amey ha obtenido una sentencia del Tribunal Superior (High Court) obligando a Aggregate Industries a presentar la reclamación definitiva para su valoración. Tras esta sentencia, las partes han llegado a un acuerdo el cual ha supuesto un impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de Amey de 2,2 millones de GBP. Como consecuencia del acuerdo alcanzado, el Grupo da por concluido este litigio.

Negocio de Servicios en España:

- Litigio relativo a la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en relación al sector de residuos sólidos urbanos.

Con fecha 12 de junio de 2019, la CNMC ha notificado el Pliego de Concreción de Hechos en el que concreta y califica las conductas o prácticas anticompetitivas, dividiéndose en dos bloques:

- participación en los acuerdos de reparto de mercado y recomendaciones en el sector de los residuos sólidos urbanos como socio de ASELIPI (asociación de empresas de gestión de residuos y limpieza viaria); y
- acuerdos bilaterales de reparto de clientes con un competidor en el sector de residuos industriales no peligrosos en Cataluña y en Andalucía, y con otro competidor en el mismo sector de residuos industriales en Andalucía.

Tal y como se informó en las cuentas anuales del ejercicio 2018, Ferrovial ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional por considerar que la incoación de este nuevo expediente vulnera el derecho fundamental de Cespa S.A. y Cespa Gestión de Residuos S.A.U. a no ser enjuiciado dos veces por los mismos hechos, ya que previamente se había iniciado un expediente por los mismos hechos que había sido desestimado por los Tribunales. El recurso está concluido y pendiente de que se fije fecha para votación y fallo. El 31 de julio de 2019 la CNMC dictó la propuesta de resolución sancionadora y CESPA y CESPA GR presentaron alegaciones contra dicha propuesta el 30 de agosto de 2019. El 19 de septiembre de 2019, el Consejo de la CNMC acordó la suspensión del plazo para resolver el expediente hasta que la Audiencia Nacional resuelva el recurso contencioso-administrativo para la protección de derechos fundamentales. El Grupo ha decidido no registrar ninguna provisión dado que los asesores legales de la compañía estiman que los argumentos del recurso de protección de derechos fundamentales son sólidos.

- Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras:

Tras un periodo de investigación de información reservada, el 16 de julio de 2019 la CNMC ha incoado expediente sancionador a FERROSER INFRAESTRUCTURAS, S.A. y también a su matriz FERROVIAL, S.A. así como a otras empresas del sector (ACS, ACCIONA, FCC, OHL, SACYR, ELECNOR, entre otras), por posibles prácticas anticompetitivas consistentes en reparto de licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación

de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento. Con la incoación, la CNMC únicamente ha comunicado el inicio y da acceso a parte del expediente. En lo relativo al periodo de investigación de información reservada, el Grupo ha interpuesto y formalizado demanda de recurso contencioso-administrativo de protección de derechos fundamentales ante la Audiencia Nacional, esencialmente basada en que la Orden de inspección era muy genérica y que no se aportaron los indicios de la investigación, que ha sido admitida a trámite, habiéndose presentado oposición por el Fiscal, y habiendo quedado pendiente de que se fije fecha para votación y fallo. Asimismo, y por los mismos motivos, el 11 de enero del ejercicio 2019 se interpuso recurso de apelación ante el TSJ de Madrid contra el Auto del Juzgado que autorizó la inspección pidiendo su revocación, recurso que ha sido desestimado definitivamente.

- Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (Emesa).

Como se indicaba en las cuentas del ejercicio 2018, el Grupo a través de la sociedad Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (Emesa) en la que ostenta una participación del 50%, ejecuta el contrato de mantenimiento de la infraestructura de la M-30 y participa en un 20% en la sociedad de economía mixta Madrid Calle 30, titular del contrato de concesión de dicha infraestructura. Durante el ejercicio 2017, el Ayuntamiento de Madrid, otro accionista de Madrid Calle 30, constituyó una Comisión de Investigación municipal cuyas principales recomendaciones que afectan al Grupo son la reversión del modelo de gestión de Madrid Calle 30 al modelo original de empresa 100% municipal, así como solicitar a los órganos competentes del Ayuntamiento el estudio de la determinación de la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, hasta el momento pagado por Madrid Calle 30. A 31 de diciembre de 2018, Emesa había interpuesto un recurso contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid que aprobó el dictamen de la Comisión de Investigación.

Con fecha 3 de junio de 2019 se ha dictado Sentencia respecto a dicho recurso declarando su inadmisibilidad por falta de legitimación activa del recurrente (Emesa). No obstante, si bien es cierto que lo inadmite, en su fundamento de derecho cuarto afirma que las resoluciones de la Comisión de Investigación son meras recomendaciones sin eficacia alguna sobre Emesa, es decir, que la sociedad sólo podría resultar afectada por las resoluciones que eventualmente se dicten en un futuro y que acojan dichas recomendaciones. En opinión de los asesores legales, esta sentencia es positiva para los intereses de la sociedad.

d) Litigios de carácter fiscal

Tal y como se indica en la Nota 6.3., Ferrovial tiene registrado provisiones de carácter fiscal de 266 millones de euros. En relación a las sociedades de la división de Servicios, que se encuentran en la línea de actividades discontinuadas, estas provisiones fiscales ascienden a un importe de 33 millones de euros.

Estas provisiones se corresponden fundamentalmente con litigios en curso de carácter fiscal en relación a inspecciones tributarias en España, siendo los más significativos los relativos al Impuesto sobre Sociedades e IVA por los ejercicios 2002 a 2015. Así, el importe total de litigios en España asciende a 363 millones de euros, sobre los que el Grupo considera que tiene argumentos sólidos para defender su posición procesal, por lo que ha registrado parcialmente provisiones para cubrir los riesgos que se derivarían de los mismos por valor de 250 millones de euros además de 24 millones de euros asociados a las sociedades de la división de Servicios que se encuentran clasificados en la línea de actividades discontinuadas.

Entre estos pleitos se encuentra el relativo a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición de Amey y Swissport. Ferrovial tiene interpuesto un recurso contra la decisión

de la Comisión Europea de 2014 ("Tercera Decisión") en la que se califica como ayuda de estado dicha medida fiscal. Aunque consideramos que existen argumentos sólidos a favor de la posición procesal defendida por el Grupo, en caso de no obtener un pronunciamiento favorable de los Tribunales el importe a pagar a la Hacienda Pública española ascendería a 84 millones de euros incluyendo la previsión del Impuesto sobre Sociedades de 2019, de los cuales 37 millones de euros ya fueron pagados en 2017 y 5 millones de euros se estiman pagar en 2020. En este escenario pesimista, el impacto en la cuenta de resultados sería de 0,5 millones de euros al tener registrado el correspondiente impuesto diferido de pasivo que asciende a 127 millones de euros que se compensa con la aplicación de créditos fiscales disponibles de la Compañía por importe de 42 millones de euros.

e) Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar que el Grupo sigue manteniendo su posición contractual frente a determinadas reclamaciones fiscales por parte de Promociones Habitat S.A., sociedad enajenada por parte de Ferrovial Fisa, S.L. en el ejercicio 2016, pendientes de resolución o pago y cuyo importe se encuentra a la fecha debidamente provisionado en los estados financieros consolidados.

6.5.2. Garantías

a) Aavales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes, por su naturaleza inciertos, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus divisiones de negocio.

Para cubrir dicha responsabilidad, el Grupo tiene aavales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2019, el saldo era de 7.994 millones de euros (7.524 millones de euros en 2018).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	2019	2018
Construcción	5.526	5.041
Autopistas	1.199	1.068
Aeropuertos	20	128
Resto	292	272
Total actividades continuadas	7.037	6.509
Servicios	957	1.015
Total actividades discontinuadas	957	1.015
TOTAL	7.994	7.524

Según el tipo de instrumento, los 7.994 millones de euros se desglosan en: i) 3.624 millones de euros correspondientes a aavales otorgados por entidades financieras, ii) 3.581 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y iii) 788 millones de euros en aavales otorgados por compañías de seguros.

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo. De tal manera que, si un proyecto no fuese ejecutado, la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto en los estados financieros que se puede derivar de los mismos es muy reducido, ya que las empresas del Grupo ejecutan los contratos conforme a lo acordado con los clientes, provisionando dentro de los resultados de cada uno de los contratos los riesgos que se puedan derivar de su ejecución (ver Nota 6.3).

Por último, indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo de actividades continuadas recogido en la anterior tabla, 868 millones de euros (ver Nota 6.5.3) garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, adquisición de inmovilizado material y compras de empresas.

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del Grupo

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del Grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del Grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto (ver Nota 1.1.2.) que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante indicar (ver Nota b.1. Garantías de Capital Contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver b.2.)

b.1) Garantías otorgada por sociedades ex proyectos a sociedades proyecto en relación a la deuda de estos proyectos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegasen a cumplir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente).

Dentro de las garantías prestadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota anterior (6.5.2.a)
- Aquellas que garantizan riesgos distintos de la correcta ejecución de los contratos de construcción y servicios, y podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegan a cumplirse los eventos garantizados.

Este segundo bloque de garantías es objeto de desglose separado en este apartado ya que, como se menciona en la Nota 5.2. relativa a Posición Neta de Tesorería, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías otorgadas por lo que es importante conocer aquellas garantías, cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de las sociedades proyectos o titulares de su deuda distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la Nota 6.5.3. Dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación, se desglosan las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2019 en favor de proyectos integrados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas. Señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Conc. Prisiones Lledoners	Garantía técnica de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	71
Conc. Prisiones Figueras	Garantía técnica de restitución al banco en tres casos concretos relacionados con licencia obras, PGOU y modificados. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	59
SUBTOTAL GARANTÍAS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN		130
Líneas Transmisión Chile	Garantías técnicas durante el periodo de ejecución inicial para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas	11
SUBTOTAL GARANTÍAS PROYECTOS AEROPUERTOS		11
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL		141

Adicionalmente se desglosan los importes relativos a las garantías de la misma naturaleza que corresponden al porcentaje de participación en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia, cuya deuda, por lo tanto, no se integra en los Estados Financieros Consolidados del Grupo.

SOCIEDAD BENEFICIARIA	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir amortización de deuda	2
Auto-Estradas Norte Litoral (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de expropiaciones.	1
166 (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de obra.	13
URBICSA (Construcción)	Garantía técnica para el repago en caso de que por causas imputables al Acreditado o sus Accionistas se produzca terminación del contrato o incumplimiento de ciertos contratos. No cubre insolvencia (default) o incumplimiento por parte del Concedente.	44
TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA		60

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía por valor de 14,9 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 31 de diciembre de 2019 (ver Nota 6.5.1.a)).

b.2) Otras garantías otorgadas a favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia distintas de las sociedades de proyecto

Determinados contratos de construcción y servicios se ejecutan por sociedades integradas por puesta en equivalencia, que habitualmente se crean con el objeto de ejecutar contratos licitados previamente por sus socios. En este caso, los socios de dichas sociedades otorgan garantías para responder de la ejecución de estos contratos. Las responsabilidades garantizadas son similares a las indicadas en la Nota 6.5.2.a.

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la división de Servicios por Amey UK PLC en favor de diversas sociedades en las que esta participa y que están integradas por puesta en equivalencia. Dichas garantías alcanzan un importe total de 370 millones de euros, siendo las más relevantes las relacionadas con contratos con el Ministerio de Justicia británicos y la red de tranvías de Manchester. Señalar que el importe anterior corresponde al importe anual de los contratos pendientes por ejecutar por el porcentaje de participación de Ferrovial.

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 3.4.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 5.2.

d) Garantías recibidas de terceros

A 31 de diciembre de 2019 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.601 millones de euros (1.098 millones a 31 de diciembre de 2018), fundamentalmente provenientes de la división de Construcción en las sociedades de Ferrovial Agroman en Estados Unidos por un importe total de 1.184 millones de euros, Grupo Budimex por 153 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 264 millones de euros, destacando las sociedades de Reino Unido por 98 millones de euros y construcción nacional por 66 millones de euros.

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los cuales determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan el cumplimiento íntegro de sus obligaciones contractuales en relación con las obras en las que son contratados, sin que sea posible su venta o pignoración.

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras desarrollados por el Grupo se llevan a cabo a través de contratos a largo plazo, en los que en la sociedad titular del proyecto en la que el Grupo participa, bien solo o con otros socios, se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación, sin recurso del accionista de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial, por lo tanto, considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

a) Compromisos de inversión

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Y SIGUIENTES	TOTAL
Autopistas	3	0	36	41	0	0	81
Aeropuertos	6	45	60	24	0	0	135
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL	9	45	96	65	0	0	216
Autopistas	119	353	249	11	0	27	760
Construcción	1	0	0	0	0	0	1
INVERSIONES PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EQUIVALENCIA	120	353	249	11	0	27	761
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	129	398	346	76	0	27	976

A 31 de diciembre de 2019 los compromisos de inversión ascienden a 976 millones de euros (1.013 millones de euros en 2018). La reducción en los compromisos de inversión está relacionada principalmente con 51 millones de euros de aportación de equity no contemplados en 2019 por la cancelación del proyecto del aeropuerto de Denver.

Como se ha indicado en el apartado 6.5.2.a), parte de estos compromisos de proyectos de infraestructuras, que totalizan 976 millones de euros, están garantizados con avales 846 millones de euros.

Adicionalmente, en la división de Servicios existen compromisos de adquisición de inmovilizado material por importe de 129 millones de euros (162 millones de euros en 2018), en relación, principalmente, a la adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento. Además, existen 23 millones de euros relacionados con compras de empresas (19 millones de euros en 2018), que se corresponden principalmente con Wales & Borders.

(Millones de euros)	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Y SIGUIENTES	TOTAL
Adquisición Inmovilizado Material	55	47	9	4	8	6	129
Adquisición Empresas	23	1	0	0	0	0	23
TOTAL SERVICIOS	78	47	9	4	8	6	152
Adquisición Empresas	0	0	0	4	0	0	4
TOTAL CONSTRUCCIÓN	0	0	0	4	0	0	4
TOTAL	78	47	9	8	8	6	156

Cabe señalar que, de estos últimos compromisos de inmovilizado material y compras de empresas, sólo están garantizados mediante avales 22 millones de euros de Wales & Borders.

b) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

6.6. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN

6.6.1. Retribuciones estatutarias del consejo de administración

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 56 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta General de una cantidad anual máxima para el conjunto de los miembros del Consejo de Administración, que se actualiza en función de los índices o magnitudes definidos por la propia Junta. Esta retribución se compone de (i) una asignación fija, abonándose una parte mediante liquidaciones trimestrales y otra (la asignación fija complementaria) mediante un único pago al finalizar el ejercicio; y (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones. La retribución queda vinculada a las funciones y responsabilidades atribuidas a cada Consejero, la pertenencia a Comisiones del Consejo y las demás circunstancias objetivas que el Consejo de Administración considere relevantes, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

En la misma fecha de formulación de estas cuentas, el Consejo de Administración ha formulado y puesto a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 541 de la Ley de Sociedades de Capital. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2019, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2019.

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2019 y 2018. Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, el importe de las dietas sumado al de los componentes fijos fuera superior al importe máximo total en concepto de remuneración por pertenencia al Consejo establecido para el año en curso, la diferencia se deducirá del importe de la asignación fija complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición. Dicho ajuste se ha producido en el ejercicio 2019.

Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en la Nota 6.6.2.

CONSEJERO (a) (Miles de euros)	2019			TOTAL
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35	143	74	252
Santiago Bergareche Busquet (hasta 19/12/2019)	34	77	63	174
Joaquín Ayuso García (hasta 30/9/2019)	26	55	35	116
Ignacio Madrdeijos Fernández (desde 30/9/2019)	9	14	9	32
Íñigo Meirás Amusco (hasta 30/9/2019)	26	57	28	111
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	72	37	144
Santiago Fernández Valbuena	35	88	37	160
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	89	37	161
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	35	54	37	126
Oscar Fanjul Martín	35	80	37	152
Philip Bowman	35	59	37	131
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	58	37	130
Bruno Di Leo	35	54	37	126
Juan Hoyos Martínez de Irujo (desde 2/10/2019)	9	12	9	30
Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz (desde 19/12/2019)	1	-	1	3
TOTAL	420	912	515	1.848

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

CONSEJERO (a) (Miles de euros)	2018			TOTAL
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35	85	106	226
Santiago Bergareche Busquet	35	53	95	183
Joaquín Ayuso García	35	43	72	150
Íñigo Meirás Amusco	35	43	60	138
Juan Arena de la Mora (hasta 26/7/2018)	20	31	34	85
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	43	60	138
Santiago Fernández Valbuena	35	68	60	163
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	62	60	157
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	35	36	60	131
Oscar Fanjul Martín	35	48	60	143
Philip Bowman	35	43	60	138
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	43	60	138
Bruno Di Leo (desde 25/9/2018)	9	12	16	37
TOTAL	414	607	804	1.826

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

6.6.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2019 y 2018.

Los Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2019 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS * (Miles de euros)	2019			TOTAL
	RAFAEL DEL PINO	IGNACIO MADRIDEJOS (desde 30/9/19)	ÍÑIGO MEIRÁS** (hasta 30/9/19)	
Retribución Fija	1.455	250	969	2.674
Retribución Variable	1.608	250	188	2.046
Primas S. Vida	8	0	5	13
Planes de acciones (1)	1.097	0	1.097	2.194
Otros (2)	0	600	725	1.325
TOTAL 2019	4.168	1.100	2.984	8.252

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

** Adicionalmente a la información indicada, en compensación por la pérdida de la condición de Consejero Ejecutivo de la Sociedad y consiguiente extinción de la relación de Alta Dirección se abonaron 8.167 miles de euros brutos a D. Íñigo Meirás (cifra sujeta en su totalidad a IRPF); cantidad cubierta por el seguro colectivo de ahorro mencionado en la nota 6.6.7.

(1) En marzo de 2019, se han abonado un número de acciones de acuerdo con el grado de cumplimiento de las unidades asignadas en 2016, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 19/3/2019.

(2) En el caso de D. Ignacio Madrdeijos, se concede un bonus de incorporación mediante la entrega de acciones de Ferrovial. La cifra de D. Íñigo Meirás, corresponde a liquidación, saldo, finiquito.

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS (Miles de euros)	2018		
	RAFAEL DEL PINO	ÍÑIGO MEIRÁS	TOTAL
Retribución Fija	1.455	1.200	2.655
Retribución Variable	1.337	1.053	2.390
Primas S. Vida	8	4	12
Planes de acciones (1)	1.204	1.204	2.408
Total 2018	4.004	3.461	7.465

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2018, habiéndose cumplido las métricas acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2015, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 19/03/2018.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

A continuación, se detallan los planes de retribución ligada a objetivos vinculados a la evolución de la acción cuyos derechos están pendientes de devengo.

PLAN CONSEJEROS EJECUTIVOS SITUACION A 31.12.2019	UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO	% DE DERECHOS DE VOTO	
Asignación 2017	76.850	76.850	0,01%	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2018	73.900	73.900	0,01%
	Asignación 2019	70.000	70.000	0,009%
Ignacio Madrdeijos Fernández	Asignación 2019	14.468	14.468	0,002%
	Asignación 2017	76.850	76.850	0,01%
Íñigo Meirás Amusco *	Asignación 2018	73.900	73.900	0,01%
	Asignación 2019	70.000	70.000	0,009%

* Consejero Delegado hasta 30.9.2019

6.6.3. Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración de sociedades del Grupo o asociadas

D. Joaquín Ayuso García quien cesó como Consejero de la Sociedad el 30 de septiembre de 2019, fue a su vez hasta dicha fecha, miembro del órgano de administración de otra sociedad del Grupo, habiendo percibido en 2019 por este concepto la cantidad de 23 miles de euros (38 miles de euros en 2018).

6.6.4. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2018, durante el ejercicio 2019 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, ni por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2019 el pago de 13 miles de euros y 12 miles de euros en 2018), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2019 por el mencionado seguro asciende a 621 miles de euros.

6.6.5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2019 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del Grupo o asociadas.

6.6.6. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2019 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	2019	2018
(Miles de euros)	4.714	5.237
Retribución variable	3.202	3.803
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	3.090	5.083
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	0	0
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	35	35
Primas de seguro	18	19
Otros (1)	0	8.924
Total	11.059	23.101

(1) Desvinculación de tres miembros de A.Dirección (cifra sujeta a efectos de IRPF).

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los siguientes cargos: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Directora General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, , Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora de Estrategia Corporativa, Director de Riesgos y Cumplimiento y Director de Movilidad. No se incluye la retribución de los miembros de la alta dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada en la Nota 6.6.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Plan de Retribución Flexible", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades

personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la alta dirección ha solicitado a la Sociedad aportaciones por valor de 58 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2018, 193 miles de euros).

6.6.7. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la alta dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a trece integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.
- Para la cobertura de tal incentivo, la Sociedad anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada alto directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2019 ha ascendido a 1.991 miles de euros (2.628 miles euros en 2018), de los que 562 miles de euros corresponden a dos Consejeros Ejecutivos. La cifra de Otros por importe de 8.167 miles de euros que aparece en el pie de página de la tabla 6.6.2 corresponde a las a la desvinculación de un Consejero Ejecutivo. Dicho importe no afecta a la cuenta de resultados del ejercicio, ya que la sociedad reconoce como gasto anualmente las cantidades aportadas en el ejercicio al seguro colectivo de ahorro independientemente del momento en que dichas cantidades se perciban.

6.7. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

Al cierre del ejercicio 2019, Ferrovial tiene vigentes dos sistemas retributivos cuyos beneficiarios son los Consejeros Ejecutivos, los miembros de la alta dirección y directivos del Grupo Ferrovial, consistente en la entrega de acciones vinculadas a objetivos.

Plan aprobado el 29 de octubre de 2015 por el Consejo de Administración. Cubre los ejercicios 2016, 2017 y 2018. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros para cada uno de los tres años y está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos, y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. Como se ha mencionado, el Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. La aplicación de este Plan a los Consejeros Ejecutivos

fue autorizada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 4 de mayo de 2016.

Plan de Incentivos a Largo Plazo aprobado el 28 de febrero de 2019 por el Consejo de Administración. Este Plan tendrá una vigencia de un año y el coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros. Está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado de explotación y los activos netos productivos y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. La aplicación de este Plan a los Consejeros Ejecutivos fue autorizada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 5 de abril de 2019, tal y como se comunicó a la CNMV ese mismo día. La fecha de asignación de unidades para 2019 a los Consejeros Ejecutivos, a efectos de cómputo de los plazos y términos del citado Plan, fue el 15 de febrero de 2019.

El número de acciones vivas en relación a estos planes es, a 31 de diciembre de 2019, de 3.125.747 acciones.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a acciones durante los ejercicios 2019 y 2018 es el siguiente:

	2019	2018
Número de acciones al inicio del ejercicio	3.274.816	3.212.739
Planes concedidos	1.005.040	1.136.353
Planes liquidados	-724.787	-1.030.008
Renuncias y otros	-408.762	-27.479
Acciones ejercitadas	-20.560	-16.789
Número de acciones al final del ejercicio	3.125.747	3.274.816

Este plan de entrega de acciones incluye los mencionados anteriormente en la Nota 6.6 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la Alta Dirección.

Los gastos de personal registrados en el Grupo en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2019 a 7 millones de euros (12 millones de euros en 2018) con contrapartida en patrimonio neto. La reducción en el gasto registrado se debe a que el grado de cumplimiento de los planes sobre acciones liquidados en 2019 se ha situado en el 71,88%, frente al 100% alcanzado en 2018.

Finalmente, y sin impacto en los presentes estados financieros, el 19 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración aprobó un nuevo plan de incentivos a largo plazo. Estará vigente por 3 años (durante los años 2020 a 2022) y consiste en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros y está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento

a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre Ferrovial, S.A. y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

(Miles de euros)	NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	2019			2018		
			IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
	Bankia	Saldo dispuesto líneas de avales	-56.000	0	-56.000	-56.080	-	-56.080
	Bankia	Recepción de servicios	-368	0	0	-146	-	-

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamo con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 6.6.

(salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de flujo de caja de actividad y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. La aplicación a los Consejeros Ejecutivos de esta forma de retribución se someterá a la aprobación de la próxima Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.

Valoración plan de entrega de acciones vinculado a objetivos Estos planes se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega, utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos, y liquidables en acciones, por lo que son valorados en el momento inicial de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado, imputándose el mismo a gastos de personal con contrapartida en reservas.

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Normativa

En materia de información sobre las operaciones que la Sociedad (o las sociedades de su grupo) realice con sus partes vinculadas, debe tenerse en cuenta la Orden EHA 3050/2004, de 15 de septiembre, sobre la información de las operaciones vinculadas que deben suministrar las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales.

El párrafo 1 del Apartado Primero de dicha Orden impone la obligación de incluir en los informes financieros semestrales información cuantificada de todas las operaciones realizadas por la Sociedad con partes vinculadas. Asimismo, el párrafo 1 de su Apartado Tercero considera operaciones vinculadas toda transferencia de recursos, servicios u obligaciones entre las partes vinculadas con independencia de que exista o no contraprestación.

Operaciones vinculadas

A continuación, se indican las operaciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas durante el ejercicio 2019, clasificándose en tres categorías: a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección, b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección y c) Operaciones entre las sociedades del Grupo.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre entidades

dependientes de la Sociedad y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO 2019	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO 2018
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	8	1	1	9	0	1
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	12	2	0	10	-	-
D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	-	-	-	0	0	0
D ^a . Ana María Calvo-Sotelo y Bustelo	Prestación de servicios	97	7	0	98	2	2
D. Joaquín Ayuso García	Prestación de servicios	6	1	0	0	0	0
Almirall Laboratorios	Prestación de servicios	-	-	-	4	0	0
Altamira Asset Management	Recepción de servicios	-12	0	0	-17	-	-
	Prestación de servicios	4.743	152	813	6.930	336	2.425
Criu, S.L.	Prestación de servicios	80	4	2	67	6	2
Cummins y sociedades del grupo	Recepción de servicios	-16	0	0	23	0	0
Maxam Holding y sociedades de su grupo	Compra de bienes/recepción de servicios	-6	0	0	-60	-	-
	Prestación de servicios	0	0	0	0	0	0
Marsh y sociedades de su grupo	Recepción de servicios de seguros	-8.951	0	-16	-3.461	0	60
Meliá Hotels y sociedades de su grupo	Recepción de servicios de hostelería	-	-	-	-3	0	0
	Ejecución obras de construcción y reforma/mantenimiento y recogida residuos	-	-	-	1.463	338	2
Bankia	Recepción servicios financieros	-1.490	0	0	-1.107	0	0
	Acuerdos de financiación. Garantía	-69.509	0	-69.509	-91.421	0	-91.421
	Intereses percibidos	30	30	0	53	53	0
	Pago Intereses	-882	0	0	-894	0	0
	Saldo dispuesto líneas de aval	-100.700	0	-100.700	-94.360	0	-94.360
	Operaciones derivados	-871	0	0	-1.010	0	0
Polan, S.A.	Prestación de servicios	185	6	62	182	5	63
Fundación Rafael del Pino	Prestación de servicios	0	0	0	6	0	0
	Recepción de servicios	-	-	-	-1	0	0
Fundación Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes	Contratos de colaboración	-1.559	0	-44	-1.598	0	-18
	Prestación de servicios	37	0	0	38	0	0
Red Eléctrica y sociedades de su grupo	Ejecución obras de construcción	-	-	-	1.697	240	-
	Recepción de servicios	-	-	-	-33	0	0
Haya Real Estate, S.A.	Prestación de servicios	38	4	47	-	-	-
Hispania Activos Inmobiliarios Socimi, S.A.	Prestación de servicios	-	-	-	64	2	0
Lafarge Holcim y sociedades del grupo	Adquisición cemento y materiales relacionados	-2.616	0	-375	-5.101	0	-325
	Servicios externos	-51	0	-2	-86	0	24
	Recogida de residuos	37	2	12	34	2	17
Sidecu, S.A.	Prestación de servicios	1	0	0	2	0	1
Sulzer y sociedades del grupo	Recepción de servicios	-	-	-	-863	0	-111

c) Operaciones entre las sociedades del Grupo

Se mencionan a continuación las operaciones efectuadas entre sociedades dependientes de la Sociedad que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.2.2., los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra, tanto desde un punto de vista económico como jurídico, es la administración concedente.

En el ejercicio 2019, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 363.270 miles de euros (509.764 miles de euros en 2018), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 420.231 miles de euros (483.211 miles de euros en 2018).

El resultado no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que la Sociedad ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2019 de -127.354 miles de euros. En 2018 supuso 22.491 miles de euros.

6.9. SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, con arreglo a la normativa aplicable (artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital), sin perjuicio de las operaciones de la Sociedad (o las sociedades de su grupo) con sus partes vinculadas reflejadas en la memoria o, en su caso, de los acuerdos relacionados con cuestiones retributivas o de nombramiento de cargos.

6.10. HONORARIOS AUDITORES

En cumplimiento de lo establecido con el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, se informa del total de honorarios por “servicios de auditoría” y de “otros servicios de consultoría” prestados por los auditores de los Estados Financieros de las sociedades del Grupo, para los ejercicios 2019 y 2018 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado “Honorarios por servicios de auditoría” se incluyen los siguientes conceptos:

- “Servicios de auditoría” corresponde a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.
- “Servicios relacionados con la auditoría” corresponde a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo, la revisión de información financiera en las emisiones de bonos y a servicios que por su naturaleza es habitual que los realice el auditor de la compañía, por ejemplo, la revisión de las declaraciones fiscales.

El total de “Otros servicios distintos de auditoría” prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2019 un 3,59% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2019.

(Millones de euros)	2019	2018
HONORARIOS POR SERVICIOS DE AUDITORIA	6,1	5,7
Auditor principal	4,8	4,6
Servicios de auditoría	4,6	4,5
Servicios relacionados con la auditoría	0,2	0,1
Otros auditores	1,3	1,1
Servicios de auditoría	1,3	1,0
Servicios relacionados con la auditoría	0,0	0,1
OTROS SERVICIOS DE DISTINTOS DE AUDITORIA	0,2	0,3
Auditor principal	0,2	0,3

6.11. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

No se han producido hechos significativos con posterioridad al 31 de diciembre de 2019.

6.12. ANEXOS

Anexo I. Información relativa al régimen fiscal establecido en los artículos 107 y 108 de la ley 27/2014

Ferrovial, S.A. se ha acogido desde el ejercicio 2014 al régimen establecido actualmente en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades ("LIS"), resultando de aplicación desde el 1 de enero de 2014 y, en consecuencia, a todo el ejercicio 2019. Conforme a ese régimen fiscal:

1. Los dividendos y ganancias de capital obtenidos por Ferrovial procedentes de inversiones en fondos propios de sociedades operativas no residentes (que representen al menos el 5% del capital social de estas o cuyo valor de adquisición sea superior a 20 millones de euros) están exentos de tributación en el Impuesto sobre Sociedades si se dan las condiciones previstas en el art. 21 de la LIS ("rentas sujetas pero exentas").
 2. Los dividendos repartidos por Ferrovial con cargo a las referidas "reservas sujetas pero exentas", o a rentas procedentes de establecimientos permanentes en el extranjero respecto de los que resulte aplicable la exención prevista en el art. 22 de la LIS, tienen el siguiente tratamiento:
 - i) Cuando el perceptor sea un accionista no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no están sujetos a retención ni tributación en España.
 - ii) Cuando el perceptor sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, los dividendos percibidos darán derecho a la exención para evitar la doble imposición sobre dividendos de entidades residentes del art. 21 de la LIS ("rentas sujetas pero exentas"), siempre y cuando cumplan los requisitos previstos en dicha norma.
 - iii) Cuando el perceptor sea una persona física residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta del ahorro y se podrá aplicar la deducción por doble imposición internacional en los términos previstos en el IRPF, respecto de los impuestos pagados en el extranjero por Ferrovial.
- Durante el presente ejercicio el 100% de los dividendos repartidos por Ferrovial han sido con cargo a estas "rentas sujetas pero exentas".
3. Las plusvalías obtenidas por los accionistas de Ferrovial derivadas de la transmisión de su participación en la sociedad, tienen el siguiente tratamiento:
 - i) Cuando el accionista sea no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no se entenderá sujeta a tributación en España la parte de la plusvalía que se corresponda con las reservas dotadas por Ferrovial con cargo a las referidas "rentas sujetas pero exentas" o con diferencias de valor imputables a participaciones de Ferrovial en entidades no residentes que cumplan los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS
 - ii) Cuando el accionista sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, y cumpla el requisito de participación en Ferrovial (5% de participación en el capital o bien que el valor de

adquisición de la participación sea superior a 20 millones de euros y 1 año de tenencia de la misma), podrá aplicar la exención prevista en el artículo 21 de la LIS.

- iii) Cuando el accionista sea una persona física residente en España sujeta a IRPF, tributará por las plusvalías obtenidas conforme al régimen general.

El importe de las rentas sujetas pero exentas de acuerdo con los artículos 21 y 22 de la LIS obtenidas por Ferrovial durante 2019 y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a estas, han sido:

A) EXENCIÓN POR DIVIDENDOS Y RENDIMIENTOS DE FUENTE EXTRANJERA

A.1 Exención por dividendos de fuente extranjera

(Importes en euros)	
FERROVIAL, S.A.	444.000.000,00
Dividendo de Ferrovial International SE	444.000.000,00
TOTAL	444.000.000,00

A.2 Exención por rendimientos de establecimientos permanentes en el extranjero

No se han obtenido rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero en el ejercicio.

B) EXENCIÓN POR PLUSVALÍAS DE FUENTE EXTERNA

En el ejercicio 2019 no se han obtenido plusvalías de fuente externa exentas de tributación.

En el ejercicio 2018 se ha obtenido una plusvalía por venta de las autopistas griegas susceptible de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS por importe de 84.825.069,03, el importe exento de tributación ha ascendido a 11.307.039,92 euros.

En ejercicios anteriores a 2018, no se han obtenido plusvalías susceptibles de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS, ya que las ventas efectuadas (i) o bien se han efectuado entre sociedades del Grupo, y se han eliminado en el consolidado fiscal, (ii) o bien se han puesto de manifiesto en operaciones de reestructuración societaria que han sido acogidas al régimen de neutralidad fiscal previsto en el artículo 76 y siguientes de la Ley del impuesto. No obstante, las plusvalías que se habrían puesto de manifiesto fiscalmente caso de no resultar aplicables estos regímenes (consolidación o neutralidad fiscal) han sido:

B.1 Eliminaciones de plusvalías por ventas intraGrupo de sociedades extranjeras:

No se han producido en el ejercicio.

B.2 Plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

(Importes en euros)

Ferrovial, SA	1.940.292.200,15
Cintra Infraestructuras Irlanda, SLU	6.143.952,38
TOTAL	1.946.436.152,53

Con la finalidad de facilitar a los accionistas de Ferrovial la aplicación del régimen fiscal descrito, la Sociedad ha efectuado una valoración de mercado al cierre del ejercicio de sus participaciones (directas, e indirectas a través de la participación en otras entidades acogidas a este régimen fiscal especial) en entidades no residentes y en establecimientos permanentes en el extranjero, que cumplen los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS.

El resultado de esta valoración supone que, del total del valor de mercado de Ferrovial a 31 de diciembre de 2019, dichos activos representan un 90,8% del mismo. A 31 de diciembre de 2018 este porcentaje ascendía a 92%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2019 Ferrovial S.A. ha llevado a cabo dos programas de retribución al accionista bajo el esquema denominado "Ferrovial Dividendo Flexible", que permite a los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de (i) recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión; (ii) transmitir en el mercado los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean; o (iii) recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial de los citados derechos de asignación gratuita.

A continuación, se exponen las principales implicaciones fiscales de estos programas, sobre la base de la normativa tributaria vigente en territorio común y de la interpretación efectuada por la Dirección General de Tributos a través de la contestación a diversas consultas vinculantes.

Entrega de acciones nuevas: La entrega de las acciones nuevas tendrá la consideración, a efectos fiscales, de entrega de acciones liberadas y, por tanto, no constituye renta a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas ("IRPF"), del Impuesto sobre Sociedades ("IS") o del Impuesto sobre la Renta de no Residentes ("IRNR"), independientemente de que los perceptores de dichas acciones actúen a través de establecimiento permanente en España o no. La entrega de las acciones nuevas no está sujeta a retención o ingreso a cuenta. El valor de adquisición por acción a efectos fiscales, tanto de las acciones liberadas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición de la cartera entre el número de acciones, tanto las antiguas como las liberadas que correspondan. La antigüedad de las acciones liberadas será la que corresponda a las acciones de las que procedan. Consecuentemente, en caso de una posterior transmisión, la renta que se obtenga se calculará por referencia a este nuevo valor.

• **Venta de derechos de asignación gratuita en el mercado:** En el supuesto de que los accionistas vendan sus derechos de asignación gratuita en el mercado, el importe obtenido tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación:

- Accionistas que tributan por el IRPF (personas físicas con residencia fiscal en España). El importe obtenido en la transmisión en el mercado de los derechos de asignación gratuita sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente. En consecuencia, tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período

impositivo en que se produzca la citada transmisión. El importe obtenido en el IRPF estará sometido a retención a cuenta del impuesto calculada al tipo del 19%. Esta retención se practicará por la entidad depositaria correspondiente (y, en su defecto, por el intermediario financiero o el fedatario público que haya intervenido en su transmisión), sin que Ferrovial intervenga en la práctica de esta retención ni suministre información de carácter tributario al respecto a sus accionistas. Se aconseja por tanto a los accionistas que se pongan en contacto con las entidades depositarias oportunas al efecto.

- Accionistas que tributan por el IRNR, sin establecimiento permanente en España. El importe obtenido por los accionistas no residentes en la transmisión en el mercado de sus derechos de asignación gratuita también sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente, por lo que tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión, sujeta al IRNR a un tipo general del 19%. En la actualidad, este pago no está sometido a una retención a cuenta del IRNR, sino que son los propios accionistas quienes deben autoliquidar esta renta ante la Administración tributaria. No obstante, esta renta estará exenta de tributación por IRNR en determinados casos, por ejemplo, para aquellos accionistas no residentes que transmitan sus derechos en los mercados secundarios oficiales de valores españoles, que sean residentes en un Estado que tenga suscrito con España un convenio para evitar la doble imposición con cláusula de intercambio de información (CDI) y que no operen o residen un paraíso fiscal a efectos españoles.
- Accionistas que tributan por el Impuesto sobre Sociedades español (IS), o por el IRNR con establecimiento permanente en España. En la medida en que se cierre un ciclo mercantil completo, se tributará conforme a lo que resulte de la normativa contable aplicable y, en su caso, de los ajustes derivados de la normativa del IS y de los regímenes especiales en este impuesto que les resulten aplicables

- **Venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita:** Por último, en el supuesto de que los titulares de los derechos de asignación gratuita decidan acudir al Compromiso de Compra de Ferrovial, el régimen fiscal aplicable al importe obtenido en la transmisión a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita recibidos en su condición de accionistas será equivalente al régimen aplicable a una distribución de dividendos en efectivo y, por tanto, estarán sometidos a la retención y tributación correspondiente. Para los accionistas que acrediten ser sujetos pasivos del IRNR, no tener establecimiento permanente en España y no residir en España o en un país o territorio que tenga la consideración de paraíso fiscal, los dividendos satisfechos por Ferrovial y, por tanto, los importes percibidos por la venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita, no estarán sujetos a tributación ni a retención en España, puesto que a efectos fiscales se abonan con cargo a las rentas exentas previstas en los artículos 21 y 22 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del IS, procedentes de entidades no residentes

Debe tenerse en cuenta que la tributación de las distintas opciones relacionadas con el esquema denominado "Ferrovial Dividendo Flexible" que se exponen no explicita todas las posibles consecuencias fiscales. Por ello, se recomienda que los accionistas consulten con sus asesores fiscales el impacto fiscal específico del esquema propuesto y que presten atención a las modificaciones que pudieran producirse, tanto en la legislación vigente como en sus criterios de interpretación, así como a las circunstancias particulares de cada accionista o titular de derechos de asignación gratuita.

Anexo II - Empresas Asociadas

(SOCIEDADES INTEGRADAS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA) (MILLONES DE EUROS)

El porcentaje de participación y el Valor Puesta en equivalencia consolidado se corresponden con la aportación de cada una de las "Empresas" en el consolidado del Grupo

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR	EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR
CONSTRUCCIÓN										HOLANDA									
ESPAÑA										Algarve International B.V.									
Sociedad Concesionaria BAI0	Proyecto	Ferrovial Agroman, S.A.	50,0%	1	3	0	0	-2		Algarve International B.V.	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E.	48,0%	1	142	141	0	0	
Via Olmedo Pedralba, S.A.	Proyecto	Ferrovial Agroman, S.A.	25,2%	1	3	0	13	-0		IRLANDA									
Boremer, S.A.		Cadagua, S.A.	50,0%	0	11	12	0	-0		Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd	Proyecto	Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U.	20,0%	6	266	160	31	3	
Urbs Iudex et Causidicus, S.A.		Ferrovial Agroman, S.A.	22,0%	0	386	432	37	6		Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd	Proyecto	Cinsac, Ltd	20,0%	4	181	160	22	7	
OMÁN										PORTUGAL									
International Water Treatment LLC		Cadagua, S.A.	37,5%	0	2	7	-0	-0		Autoestrada do Algarve, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E.	48,0%	58	215	145	37	16	
EEUU										Auto-Estradas Norte Litoral, S.A.									
Pepper Lawson Horizon Intl. Group		Pepper Lawson Construction LP	70,0%	0	2	2	0	-0		REINO UNIDO									
POLONIA										Scot Roads Partnership Holdings, Ltd									
PPHU Promos Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	26,3%	0	4	2	2	0		Scot Roads Partnership Finance, Ltd	Proyecto	Scot Roads Partnership Holdings, Ltd	20,0%	0	452	452	0	0	
AEROPUERTOS										Scot Roads Partnership Project, Ltd									
REINO UNIDO										Zero Bypass Holdings, Ltd									
FGP Topco Limited	Proyecto	Hubco Netherlands B.V.	25,0%	690	25.210	22.432	3.510	443		Zero Bypass, Ltd	Proyecto	Zero Bypass Holdings, Ltd	35,0%	0	684	728	18	1	
AGS Airports Holdings Limited	Proyecto	Faero UK Holding Limited	50,0%	57	1.401	2.710	248	18		RiverLinX Holdings Ltd									
AUTOPISTAS										RiverLinX Ltd									
ESPAÑA										TOTAL PUESTA EN EQUIVALENCIA ACTIVIDADES CONTINUADAS									
Serrano Park, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras España, S.L.	50,0%	0	63	87	6	-2							2.557				
Sociedad Concesionaria Autovía de la Plata, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E.	25,0%	16	232	170	24	13		SERVICIOS									
Bip & Drive, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras España, S.L.	20,0%	2	22	13	265	1		ESPAÑA									
Autopista del Sol, C.E.S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras España, S.L.	15,0%	111	98	103	10	4		Vialnet Vic, S.L.									
AUSTRALIA										Recollida Residus Osona, S.L.									
Nexus Infraestructures Holdings Unit Trust		Cintra Toowoomba, Ltd	40,0%	3	19	0	0	0		Inusa Ing. Urbana, S.A.									
Nexus Infraestructures Unit Trust	Proyecto	Nexus Infraestructures Holdings Unit Trust	40,0%	15	59	13	27	8		Valdemingomez 2000, S.A.									
Nexus Infrastructure Finance Holdings PTY, Ltd		Cintra Toowoomba, Ltd	40,0%	0	0	0	0	0		Novalis Medio Ambiente .S.A.									
Nexus Infrastructure Finance PTY, Ltd	Proyecto	Nexus Infrastructure Finance Holdings PTY, Ltd	40,0%	0	0	0	0	0		Valveni Soluciones para el desarrollo sostenible									
Netflow Osars (Western) PTY, Ltd	Proyecto	Cintra Osars (Western) PTY, Ltd	50,0%	27	159	103	33	5		Valoraciones Farmaceuticas, S.L.									
CANADÁ										Empresa Mant. y Explotación M 30, S.A.									
407 International Inc	Proyecto	4352238 Cintra Canada Inc.	43,2%	1.422	3.671	6.614	1.015	389		Concesionaria Madrid Calle 30									
407 East Development Group General Partnership	Proyecto	Cintra 407 East Development Group Inc	50,0%	13	142	117	6	2		Necropolis Valladolid, S.A.									
OM&R 407 East Development Group General Partnership	Proyecto	Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	50,0%	1	5	3	5	1		Aetec, S.A.									
Blackbird Maintenance 407 CP	Proyecto	Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc	50,0%	0	5	1	4	-0		Ferroser Infraestructuras S.A.									
Blackbird Infraestructures 407 CP	Proyecto	Blackbird Infraestructures 407 Cintra GP Inc	50,0%	19	170	132	18	7		FerroNats Air Traffic Services, S.A.									
COLOMBIA										AUSTRALIA									
Concesionaria Ruta del Cacao, S.A.S.	Proyecto	Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S.	30,0%	9	473	364	82	-3		Ventia Boral Amey Qld Pty Ltd									
ESLOVAQUIA										Ventia Boral Amey NSW Pty Ltd									
Zero Bypass Limited, Organizacná Zlozka		Zero Bypass, Ltd	35,0%	0	0	0	0	0		TW Power Services Pty Ltd									
ESTADOS UNIDOS										Skout Solutions Australia									
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	Proyecto	Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners	40,0%	0	0	0	0	0		ESTADOS UNIDOS									
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	Proyecto	Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC	10,0%	0	0	0	0	0		AmeyWebber LLC									
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	Proyecto	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	50,0%	-13	1.359	1.369	0	0		MALASIA									
										Broadpectrum WorleyParsons JV (M) Sdn Bhd									
										NUEVA ZELANDA									
										Skout Solutions (NZ) Limited									

- Deloitte
- Vir Audit
- BDO
- Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría S.A
- KPMG
- EY
- PWC
- Martins Pereira, João Careca & Associados, Srac.
- Grant Thornton UK LLP

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR
PORTUGAL									
Valor Rib, Lda		Ferrovial Serviços, SA	45,0%	1	7	5	4	1	
Ecobeirão, SA		Ferrovial Serviços, SA	20,0%	0	17	9	7	0	■
Ferrovial Serviços, Egeo, ECAC, Gabvriel Couto, ACE		Ferrovial Serviços, SA	35,0%	0	1	1	0	0	
REINO UNIDO									
GEO Amey PECS Ltd		Amey Community Ltd	50,0%	0	28	18	131	8	■
Amey Infrastructure Management (1) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0%	0	2	0	0	0	
AHL Holdings (Manchester) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5%	0	29	26	16	1	■
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	Proyecto	AHL Holdings (Manchester) Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
AHL Holdings (Wakefield) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5%	0	15	14	4	1	■
Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	Proyecto	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
ALC (Superholdco) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5%	0	39	-10	59	24	■
ALC (FMC) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
ALC (Holdco) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
ALC (SPC) Ltd		ALC (Holdco) Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
Amey Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	5,0%	0	117	116	9	1	■
Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd	Proyecto	Amey Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	5,0%	0	0	0	0	0	■
Amey FMP Belfast Strategic Partnership Hold Co Ltd		Amey Ventures Management Services Ltd	70,0%	0	0	0	2	-0	■
Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd		Amey FMP Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	70,0%	0	0	0	0	0	■
Amey Roads NI Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5%	0	315	328	20	1	■
Amey Roads NI Financial plc		Amey Roads NI Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
Amey Roads NI Ltd	Proyecto	Amey Roads NI Holdings Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	5,0%	0	39	38	6	1	■
Amey Lighting (Norfolk) Ltd	Proyecto	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	5,0%	0	0	0	0	0	■
E4D&G Holdco Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	4,3%	0	127	125	7	1	■
E4D&G Project Co Ltd	Proyecto	E4D&G Holdco Ltd	4,3%	0	0	0	0	0	■
Eduaction (Waltham Forest) Ltd (IP)		Amey plc	50,0%	0	0	0	0	0	
Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,3%	0	88	87	7	1	■
Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	2,0%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)		Amey Infrastructure Management (1) Ltd	25,0%	0	3	2	1	0	■
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Amey Infrastructure Management (1) Ltd	1,0%	0	179	173	15	2	■
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	2,0%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford LEP Ltd		Integrated Bradford PSP Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford SPV One Ltd	Proyecto	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	3,3%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford SPV Two Ltd	Proyecto	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	3,0%	0	0	0	0	0	■
RSP (Holdings) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,8%	0	122	119	10	1	■
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	Proyecto	RSP (Holdings) Ltd	1,8%	0	0	0	0	0	■
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,0%	0	63	59	4	1	■
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	Proyecto	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	1,0%	0	0	0	0	0	■
Keolis Amey Docklands Ltd		Amey Rail Ltd	30,0%	0	26	9	141	2	■

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR
Keolis Amey Metrolink Ltd		Amey Rail Ltd	40,0%	0	11	1	51	4	
AmeyVTOL Ltd		Amey OWR Ltd	60,0%	0	0	0	0	0	
Scot Roads Partnership Holdings Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	20,0%	0	473	473	16	0	■
Scot Roads Partnership Project Ltd	Proyecto	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■
Scot Roads Partnership Finance Ltd		Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■
The Thames Valley Community Rehabilitation Company Ltd		MTCNovo Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
The London Community Rehabilitation Company Ltd		MTCNovo Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
Amey Infrastructure Management (2) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0%	0	0	0	0	0	
AmeyCespa (AWRP) Holdco Ltd	Proyecto	Amey Infrastructure Management (2) Ltd	3,3%	0	363	358	26	-3	■
AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd	Proyecto	AmeyCespa (AWRP) Holdco Ltd	3,3%	0	0	0	0	0	■
Amey Infrastructure Management (3) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0%	0	0	0	0	0	
Amey Hallam Highways Holdings Ltd	Proyecto	Amey Infrastructure Management (3) Ltd	3,3%	0	305	344	62	5	■
Amey Hallam Highways Ltd	Proyecto	Amey Hallam Highways Holdings Ltd	3,3%	0	0	0	0	0	■
Amey Ventures Investments Ltd		Amey Investments Ltd	5,0%	0	34	33	0	0	■
Keolis Amey Wales Cymru Ltd		Amey Rail Ltd	40,0%	0	0	0	0	0	
Keolis Amey Operations/ Gweithrediadau Keolis Amey Ltd		Amey Rail Ltd	36,0%	0	14	2	415	8	
Amey Breathe Limited		Amey Community Limited	50,0%	0	0	0	0	0	

QATAR									
FMM Company LLC		Ferrovial Servicios, S.A.	49,0%	11	27	16	51	6	

SINGAPUR									
BW Energy Services		Broadspectrum (International) Pty Ltd	50,0%	0	2	3	2	-1	■

TOTAL PUESTA EN EQUIVALENCIA ACTIVIDADES DISCONTINUADAS									
				47					

■ Deloitte
■ BDO
■ KPMG
■ PWC
■ Grant Thornton UK LLP

■ Vir Audit
■ Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría S.A
■ EY
■ Martins Pereira, João Careca & Associados, Sroc.

Anexo III. Información por segmentos

El Consejo de Administración de la sociedad analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio. Desde dicha perspectiva el Consejo evalúa el rendimiento de los segmentos de Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios. A continuación, se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2019 y 2018. En la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial S.A. sociedad cabecera del Grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma. La columna Ajustes recoge las eliminaciones de consolidación existentes entre segmentos.

BALANCE DE SITUACIÓN POR SEGMENTOS DE NEGOCIO: EJERCICIO 2019 (MILLONES DE EUROS).

ACTIVOS	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	AJUSTES	TOTAL
ACTIVOS NO CORRIENTES	1.149	10.539	980	0	748	-1.058	12.358
Fondos de comercio	205	0	43	0	0	0	248
Activos intangibles	41	1	20	0	1	0	62
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	196	6.716	7	0	0	-38	6.880
Inversiones inmobiliarias	2	0	0	0	0	0	2
Inmovilizado material	202	22	56	0	14	4	299
Derecho de uso	98	4	1	0	23	0	126
Inversiones en sociedades asociadas	3	1.808	747	0	0	0	2.557
Activos financieros no corrientes	59	1.443	106	0	664	-1.024	1.247
Impuestos diferidos	341	131	2	0	27	1	502
Derivado financiero a valor razonable largo plazo	1	415	-1	0	20	0	434
ACTIVOS CORRIENTES	4.837	2.622	64	4.937	1.604	-2.311	11.751
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	0	0	4.936	0	0	4.936
Existencias	682	12	-1	0	0	6	699
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	31	14	8	0	77	-31	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.106	165	8	0	130	-152	1.256
Tesorería y equivalentes	3.018	2.404	48	0	1.394	-2.129	4.735
Créditos con empresas del Grupo	1.136	409	31	0	555	-2.133	0
Resto	1.881	1.995	17	0	839	4	4.735
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	26	1	0	3	-4	27
TOTAL ACTIVO	5.985	13.161	1.043	4.936	2.353	-3.369	24.109
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	AJUSTES	TOTAL
PATRIMONIO NETO	1.214	5.262	955	1.445	-3.099	-690	5.087
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.127	4.572	955	1.434	-3.099	-685	4.304
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	87	689	0	11	0	-5	783
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	2	1.345	0	0	0	0	1.347
PASIVOS NO CORRIENTES	564	6.101	73	0	2.733	-417	9.054
Déficit de pensiones	4	0	0	0	0	0	4
Provisiones a largo plazo	165	188	0	0	164	0	518
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	61	3	1	0	17	0	82
Deuda financiera	200	5.311	67	0	2.404	-418	7.565
Deudas con empresas del Grupo	0	47	9	0	362	-418	0
Resto	199	5.264	58	0	2.043	0	7.565
Otras deudas	13	13	0	0	0	0	27
Impuestos diferidos	101	263	5	0	107	0	475
Derivados financieros a valor razonable	21	323	0	0	41	0	385
PASIVOS CORRIENTES	4.206	453	15	3.491	2.718	-2.261	8.621
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	0	0	3.491	0	0	3.491
Pasivos por arrendamiento a corto plazo	63	1	0	0	7	0	71
Deuda financiera	283	294	14	0	2.497	-2.055	1.033
Deudas con empresas del Grupo	261	277	12	0	1.505	-2.055	0
Resto	22	17	2	0	992	0	1.033
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	7	65	1	0	26	-2	97
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes	79	-51	-8	0	119	-31	107
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	3.042	137	7	0	68	-183	3.072
Provisiones para operaciones de tráfico	733	6	1	0	1	9	750
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	5.985	13.161	1.043	4.936	2.353	-3.369	24.109

BALANCE DE SITUACIÓN POR SEGMENTOS DE NEGOCIO: EJERCICIO 2018 (MILLONES DE EUROS).

ACTIVOS	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	AJUSTES	TOTAL
ACTIVOS NO CORRIENTES	891	10.232	1.074	0	1.497	-1.640	12.055
Fondos de comercio	202	128	42	0	0	0	372
Activos intangibles	8	4	19	0	1	0	32
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	200	6.950	78	0	0	-73	7.155
Inversiones inmobiliarias	1	0	0	0	8	0	9
Inmovilizado material	155	21	59	0	15	2	251
Inversiones en sociedades asociadas	4	1.686	766	0	0	0	2.455
Activos financieros no corrientes	39	887	106	0	1.292	-1.570	754
Impuestos diferidos	281	209	2	0	171	1	664
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	2	348	3	0	11	0	364
ACTIVOS CORRIENTES	3.990	2.442	209	4.892	1.530	-2.306	10.758
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	4.892	0	0	4.892
Existencias	245	11	0	0	335	2	594
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	32	11	9	0	57	-13	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	987	88	4	0	126	-115	1.090
Tesorería y equivalentes	2.724	2.268	196	0	957	-2.140	4.005
Créditos con empresas del Grupo	973	830	41	0	299	-2.143	0
Resto	1.752	1.438	155	0	658	2	4.005
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	1	64	0	0	55	-40	80
TOTAL ACTIVO	4.881	12.674	1.284	4.892	3.028	-3.945	22.813

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	AJUSTES	TOTAL
PATRIMONIO NETO	1.364	5.271	996	1.634	-3.103	-798	5.363
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.305	4.584	996	1.615	-3.180	-790	4.530
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	59	686	0	19	77	-8	833
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	2	1.239	0	0	0	0	1.241
PASIVOS NO CORRIENTES	436	5.945	252	0	2.616	-337	8.912
Déficit de pensiones	3	0	0	0	0	0	3
Provisiones a largo plazo	103	182	0	0	175	0	459
Deuda financiera	199	4.986	246	0	2.324	-337	7.419
Deudas con empresas del Grupo	2	41	1	0	293	-337	0
Resto	197	4.945	245	0	2.031	0	7.419
Otras deudas	10	126	0	0	-1	0	135
Impuestos diferidos	105	363	5	0	101	0	574
Derivados financieros a valor razonable	17	288	0	0	17	0	321
PASIVOS CORRIENTES	3.079	219	36	3.259	3.515	-2.810	7.297
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	3.259	0	0	3.259
Deuda financiera	106	93	36	0	3.123	-2.585	773
Deudas con empresas del Grupo	89	56	34	0	2.405	-2.584	0
Resto	17	37	2	0	719	-1	773
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	4	59	1	0	52	-46	69
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes	29	-47	-10	0	106	-13	65
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	2.532	101	9	0	233	-175	2.700
Provisiones para operaciones de tráfico	407	13	0	0	1	9	431
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.881	12.674	1.284	4.892	3.028	-3.945	22.813

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

(Millones de euros)	2019	2018	VARIACIÓN
España	5.239	5.596	-357
Reino Unido	2.578	2.422	156
E.E.U.U.	8.571	7.627	945
Canadá	3.416	2.861	555
Australia	1.008	1.216	-207
Polonia	1.625	1.437	188
Resto	1.671	1.655	17
TOTAL	24.109	22.813	1.297

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS POR SEGMENTOS DE NEGOCIO: EJERCICIO 2019 (MILLONES DE EUROS).

(Millones de Euros)	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	DISCONTINUADAS	ACT. AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	5.413	617	19	6.995	151	-6.995	-146	6.054
Otros ingresos de explotación	1	0	0	4	0	-4	0	2
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	5.414	617	19	6.999	151	-6.999	-146	6.056
Consumos	947	2	0	511	0	-511	0	949
Otros gastos de explotación	3.855	118	26	2.987	105	-2.987	-146	3.958
Gastos de personal	898	62	10	3.118	58	-3.118	0	1.027
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	5.700	182	35	6.617	163	-6.617	-146	5.935
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	-286	436	-16	382	-12	-382	0	121
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	79	89	2	288	9	-288	0	180
RESULTADO EXPLOTACIÓN ANTES DETERIORO Y ENAJENACIÓN INMOVILIZADO	-365	346	-18	95	-22	-95	0	-58
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	426	33	-5	0	5	0	460
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-365	773	15	89	-22	-89	0	401
Resultado financiero financiación	-9	-253	-2	-13	0	13	0	-264
Resultado derivados y otros resultados financieros	3	-2	-1	0	0	0	1	1
RESULTADO FINANCIERO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	-6	-254	-3	-13	0	13	1	-263
Resultado financiero financiación	30	44	0	-37	-15	37	-32	28
Resultado derivados y otros resultados financieros	-27	26	13	-23	31	23	-1	42
RESULTADO FINANCIERO RESTO DE SOCIEDADES	3	69	13	-60	17	60	-33	69
RESULTADO FINANCIERO	-3	-185	9	-74	17	74	-31	-194
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-1	182	115	29	0	-29	0	296
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	-369	770	139	45	-5	-45	-31	504
Impuesto sobre beneficios	3	89	-3	-16	-142	16	6	-47
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	-366	858	136	29	-147	-29	-25	457
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	-198	0	-198
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	-366	858	136	29	-147	-227	-25	259
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	56	-37	-7	-3	0	3	-3	9
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-310	822	129	26	-146	-224	-28	268

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS POR SEGMENTOS DE NEGOCIO: EJERCICIO 2018 (MILLONES DE EUROS).

(Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	DISCONTINUADAS	ACT. AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	5.193	471	14	6.785	148	-6.785	-89	5.737
Otros ingresos de explotación	1	0	0	6	0	-6	0	2
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	5.194	471	14	6.791	148	-6.791	-89	5.738
Consumos	957	2	0	514	0	-514	27	985
Otros gastos de explotación	3.257	92	21	2.506	102	-2.506	-142	3.329
Gastos de personal	810	59	8	3.635	61	-3.635	7	945
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	5.024	152	29	6.655	163	-6.655	-109	5.259
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	170	319	-16	136	-14	-136	19	479
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	43	80	2	222	2	-222	0	127
RESULTADO EXPLOTACIÓN ANTES DETERIORO Y ENAJENACIÓN INMOVILIZADO	127	239	-18	-87	-17	87	19	351
Deterioros y enajenación de inmovilizado	13	71	0	2	0	-2	-2	82
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	141	310	-18	-85	-17	85	17	434
Resultado financiero financiación	-9	-221	-2	-21	0	21	0	-233
Resultado derivados y otros resultados financieros	2	1	-1	-3	0	3	1	3
RESULTADO FINANCIERO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	-8	-220	-4	-24	0	24	1	-230
Resultado financiero financiación	31	30	1	-42	-20	42	-33	9
Resultado derivados y otros resultados financieros	-20	29	11	-12	10	12	-1	30
RESULTADO FINANCIERO RESTO DE SOCIEDADES	11	59	12	-54	-10	54	-34	39
RESULTADO FINANCIERO	4	-161	8	-78	-10	78	-33	-192
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	166	73	15	0	-15	0	239
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	144	315	64	-148	-26	148	-16	481
Impuesto sobre beneficios	-40	6	3	47	3	-47	4	-24
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	104	322	67	-101	-23	101	-12	457
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	-848	0	-848
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	104	322	67	-101	-23	-747	-12	-391
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-29	-17	0	-4	0	4	-11	-57
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	74	305	67	-105	-23	-743	-23	-448

Formulación del Consejo

Las páginas que anteceden contienen las cuentas anuales consolidadas –balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y memoria- y el informe de gestión consolidado (que contiene el estado de información no financiera consolidado) de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2019, que han sido formulados por el Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. en sesión celebrada en Madrid el 27 de febrero de 2020, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Ignacio Madridejos Fernández
Consejero Delegado

D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Óscar Fanjul Martín
Consejero

D. Philip Bowman
Consejero

D^a. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejero

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo
Consejero

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario no Consejero del Consejo de Administración para hacer constar que el Consejero D. Philip Bowman no estampa su firma en este documento por haber asistido por vía telefónica a la reunión del Consejo de Administración de 27 de febrero de 2020. Dicho Consejero ha votado a favor de la formulación de las cuentas anuales y el informe de gestión consolidados de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2019.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario no Consejero del Consejo de Administración

Informe de Auditoría



Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España
Tel: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de Ferrovial, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial, S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2019, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo al 31 de diciembre de 2019, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo

Descripción

El criterio del Grupo para el reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo en la División de Construcción ha sido una cuestión clave para nuestra auditoría, ya que afecta a un importe muy relevante del volumen total de la cifra de negocios consolidada y requiere la realización de estimaciones significativas por parte de la Dirección del Grupo, relativas principalmente al resultado previsto al final del contrato, al importe de gastos a incurrir al final de la obra, a la medición de la producción ejecutada en el periodo, o al registro contable de las modificaciones, si las hubiera, sobre el contrato inicial, todas ellas con impacto en los ingresos reconocidos en el ejercicio. A este respecto cabe señalar que las modificaciones contractuales son reconocidas generalmente cuando el Grupo dispone de la aprobación de las mismas por parte del cliente. Asimismo, si las partes han acordado una modificación, pero todavía no se ha determinado el precio de la misma, el correspondiente ingreso se reconoce por un importe sobre el que sea altamente probable que no vaya a sufrir una variación significativa cuando se resuelva la incertidumbre relativa al mismo.

Estos juicios y estimaciones son realizados por los responsables de la ejecución de las obras o contratos de servicios y posteriormente revisados en los diferentes niveles de la organización, así como sometidos a controles tendentes a asegurar la coherencia y razonabilidad de los criterios aplicados.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, la revisión del diseño e implementación de los controles relevantes que mitigan los riesgos asociados al proceso de reconocimiento de ingresos en contratos en los que el cumplimiento de las obligaciones se produce a largo plazo, así como pruebas de verificación respecto a que los citados controles operan eficazmente.

Adicionalmente, hemos realizado pruebas sustantivas que han incluido el análisis en detalle e individualizado de los principales proyectos para evaluar la razonabilidad de las hipótesis y asunciones realizadas por el Grupo, que incluyen, entre otros, la identificación de las distintas obligaciones de desempeño, la identificación del precio del contrato, la distribución del mismo entre las distintas obligaciones de desempeño, el tratamiento contable de las modificaciones aprobadas por el cliente y el registro de contraprestaciones variables. En determinados contratos de construcción y servicios individualmente relevantes, hemos involucrado a expertos internos para ayudarnos en el proceso de evaluación de la razonabilidad de las asunciones e hipótesis usadas por el Grupo al actualizar los estimados de costes, así como el cálculo del progreso en el cumplimiento de las obligaciones.

Asimismo, hemos revisado la coherencia de las estimaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio anterior y los datos reales de los contratos en el ejercicio en curso.

Por último, hemos revisado los desgloses realizados por el Grupo en relación con estos aspectos. Las notas 1.2.3.4 y 4.4 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas contienen la información relevante en relación con el reconocimiento de ingresos en contratos en los que el cumplimiento de las obligaciones se produce a largo plazo.

Clasificación y determinación del valor recuperable de activos clasificados como mantenidos para la venta e inclusión de operaciones bajo el epígrafe de "Actividades discontinuadas"

Descripción

Tal y como se describe en la nota 1.1.3, con efectos 31 de diciembre de 2018 el Grupo adoptó la decisión de enajenar la rama de actividad de Servicios. En el mes de diciembre de 2019 el Grupo formalizó un acuerdo de compraventa de la actividad de servicios en Australia, cuya efectividad se encuentra pendiente del cumplimiento de una serie de condiciones precedentes. En relación con la actividad de servicios en el resto de zonas geográficas, el Grupo sigue comprometido y trabajando de manera activa en la venta de los mismos, por lo que el Grupo considera que se cumplen las condiciones para seguir clasificando dichos activos netos como mantenidos para la venta. En consecuencia, el estado de situación financiera consolidado al cierre del ejercicio 2019 refleja activos y pasivos mantenidos para la venta por importe de 4.936 y 3.491 millones de euros, respectivamente, y la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas del ejercicio 2019 un importe negativo de 198 millones de euros en el epígrafe de "Resultado de operaciones discontinuadas", correspondientes a los resultados de dicha rama de actividad.

En este sentido, el "Resultado de operaciones discontinuadas" del ejercicio 2019 incluye el efecto del registro a valor razonable menos los costes asociados a la venta de los activos netos afectos a la actividad de Servicios en Australia por importe negativo de 440 millones de euros, calculado a partir del precio acordado en el contrato de compraventa mencionado anteriormente.

Tanto la determinación de la probabilidad de enajenación a corto plazo de la rama de actividad de servicios en las distintas zonas geográficas, como la estimación del valor recuperable menos los costes de venta de los activos netos afectos, precisan del uso de técnicas de valoración que incluyen la utilización de hipótesis y exigen la realización de juicios y estimaciones relevantes por parte de la Dirección del Grupo, que ha contado con el apoyo de expertos externos contratados para este fin. Por todo ello hemos considerado esta cuestión como clave en nuestra auditoría.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, la obtención de la documentación que soporta el mantenimiento de la clasificación de los activos y pasivos de la rama de actividad de Servicios como mantenidos para la venta, en base a las condiciones establecidas en la NIIF 5 "Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones interrumpidas".

Para el caso de los activos netos de la actividad de servicios en Australia, hemos evaluado que el valor recuperable de los mismos ha sido calculado en base a los términos recogidos en el acuerdo de compraventa formalizado en diciembre de 2019, minorados por los costes estimados de la venta.

En relación con la determinación del valor recuperable del resto de los activos netos mantenidos para la venta, hemos evaluado la metodología e hipótesis de valoración aplicadas por el Grupo (actividad de servicios en España e Internacional) y por los expertos externos contratados por el Grupo (actividad de servicios en Amey), involucrando asimismo a nuestros expertos internos en valoración para ayudarnos en el proceso de evaluación de la razonabilidad de la metodología e hipótesis usadas por el Grupo y por los expertos externos contratados por el Grupo en dicha determinación. Así mismo cabe señalar que hemos evaluado la competencia, capacidad y objetividad de los expertos utilizados por el Grupo, así como la adecuación de su trabajo para que sea utilizado como evidencia de auditoría.

Por último, hemos dirigido nuestro trabajo a la revisión de los desgloses de información en relación con estas cuestiones, incluidos en las notas 1.1.3, 2.9 y 5.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas que contienen información relativa a la estimación del valor recuperable de los activos y pasivos mantenidos para la venta y de las incertidumbres existentes respecto a los plazos y valores finales de materialización.

Recuperabilidad fondos de comercio y de las inversiones mantenidas en 407 ETR y Heathrow Airports Holding (HAH)

Descripción	Procedimientos aplicados en la auditoría
<p>Dos de los principales activos del Grupo, las participaciones en la concesión 407 ETR y Heathrow Airports Holding (HAH), fueron valoradas en libros consolidados por su valor razonable en el momento de las respectivas pérdidas de control, ocurridas en ejercicios anteriores. Al cierre del ejercicio 2019 el valor en libros de ambas participaciones, que incluye la mencionada revalorización y los ajustes posteriores motivados por la aplicación del método de la participación, asciende a 2.112 millones de euros.</p> <p>Adicionalmente, en el estado consolidado de situación financiera se incluyen fondos de comercio por importe de 248 millones de euros en relación con determinadas inversiones, fundamentalmente asociadas a las Unidades Generadoras de Efectivo (UGEs) de la División de Construcción (205 millones de euros).</p> <p>El Grupo realiza anualmente un test de deterioro en relación con estos activos. La evaluación por parte de la Dirección del posible deterioro es una cuestión clave para nuestra auditoría, ya que se trata de un proceso complejo que requiere la realización de un elevado número de estimaciones, juicios e hipótesis, principalmente relacionadas con:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fondos de comercio División Construcción: tasas de descuento, cartera de contratos, consecución de nuevos contratos, estimación de márgenes futuros y tasa de crecimiento a perpetuidad. Inversiones en asociadas registradas a valor razonable: tasas de descuento, planes de negocio y tarifas. 	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, la revisión del diseño e implementación de los controles relevantes que mitigan los riesgos asociados al proceso de evaluación del valor recuperable de los fondos de comercio y de las inversiones en 407 ETR y HAH, así como la realización de pruebas de que los citados controles operan eficazmente.</p> <p>Asimismo, hemos realizado pruebas sustantivas a partir de la obtención de los test de deterioro realizados por el Grupo, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados y evaluando la razonabilidad de las hipótesis operativas proyectadas. También hemos analizado la consistencia de las hipótesis incluidas en los test de deterioro de ejercicios anteriores, tanto con las usadas en el presente ejercicio como frente a los datos reales.</p> <p>Adicionalmente hemos involucrado a nuestros expertos internos en valoración para ayudarnos a evaluar las metodologías e hipótesis utilizadas por el Grupo y, en particular, las que permitan el cálculo de las tasas de descuento en las diferentes áreas y negocios, así como la razonabilidad de las tasas de crecimiento a perpetuidad empleadas.</p> <p>Por otro lado, hemos revisado los análisis de sensibilidad de las hipótesis clave, que son aquellas con mayor efecto en la determinación del valor recuperable de los activos.</p> <p>Adicionalmente, hemos dirigido nuestro trabajo a la revisión de los desgloses de información en relación con estas cuestiones, incluidos en las notas 3.1 y 3.5 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas que contienen información relativa a los test de deterioro de estos activos y, en particular, el detalle de las principales hipótesis utilizadas, así como el análisis de sensibilidad realizado por la Dirección sobre cambios en las asunciones clave de los test realizados.</p>

Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotados en régimen de concesión

Descripción

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo tiene registrados 6.880 millones de euros como inversiones en proyectos de infraestructuras de transporte, servicios y plantas de tratamiento de residuos, correspondientes a las inversiones realizadas por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en el ámbito de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios*, cuya retribución consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público, o mediante cantidades pagadas por la administración concedente en función de las condiciones de disponibilidad del activo.

El Grupo prepara anualmente un test de deterioro sobre los mencionados activos en proyectos de infraestructuras en explotación.

Consideramos ésta un área clave para nuestra auditoría, dado que la evaluación del valor recuperable de dichas inversiones en proyectos de infraestructuras supone un proceso complejo que requiere la realización de estimaciones que incluyen juicios e hipótesis significativos por parte de la dirección del Grupo en la preparación de los test de deterioro, especialmente en lo relativo a las inversiones futuras, tasas de descuento, evolución del tráfico y de las tarifas y costes de operación futuros.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido la realización de pruebas sustantivas a partir de la obtención de los modelos económicos financieros de los proyectos de infraestructuras elaborados por el Grupo, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados, así como evaluando la razonabilidad de las principales hipótesis operativas proyectadas (principalmente relativas a tráficos, tarifas, costes de operación y desembolsos por inversiones). Para ello hemos contrastado con evidencia externa las estimaciones de tráficos o usos realizados, así como la consistencia de los registros reales con las hipótesis incluidas en los modelos económicos financieros preparados en ejercicios anteriores.

También hemos involucrado a nuestros expertos internos en valoración para ayudarnos a evaluar las metodologías e hipótesis utilizadas por el Grupo y, en particular, las relativas al cálculo de las tasas de descuento aplicadas.

Por otro lado, hemos revisado los análisis de sensibilidad de las hipótesis clave, que son aquellas con mayor efecto en la determinación del valor recuperable de los activos.

Adicionalmente, hemos revisado los desgloses realizados por el Grupo en relación con esta cuestión. La nota 3.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas contienen la información relevante en relación con la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotadas en régimen de concesión.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2019, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado se encuentra definida en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, que establece dos niveles diferenciados sobre la misma:

- a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera consolidado, así como a determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, según se define en el art. 35.2.b) de la Ley 22/2015, de Auditoría de Cuentas, que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión consolidado o, en su caso, que se ha incorporado en éste la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa y, en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión consolidado y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los Administradores y de la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los Administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los Administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los citados Administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

En el Anexo I de este informe de auditoría se incluye una descripción más detallada de nuestras responsabilidades en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas. Esta descripción que se encuentra en las páginas 8 y 9 es parte integrante de nuestro informe de auditoría.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

Informe adicional para la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante


La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante de fecha 26 de febrero de 2020.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2019 nos nombró auditores por un período de 1 año, contado a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, es decir para el ejercicio 2019.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdo de la Junta General de Accionistas para el periodo de 1 año y hemos venido realizando el trabajo de auditoría de cuentas de forma ininterrumpida desde el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2010.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692



Miguel Laserna Niño
Inscrito en el R.O.A.C. nº18207
27 de febrero de 2020

Anexo I de nuestro informe de auditoría

Adicionalmente a lo incluido en nuestro informe de auditoría, en este Anexo incluimos nuestras responsabilidades respecto a la auditoría de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los Administradores de la Sociedad dominante.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los Administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del Grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

S
W
O
3

FOTO: Autopista LBJ Express, Texas (Estados Unidos)



Ferrovial Corporación, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 586 26 77

Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5
Parque Vía Norte
28050 Madrid
Tel. +34 91 768 66 00

Autopistas (Cintra)

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou
28020 Madrid
Tel. +34 91 418 56 00
Fax +34 91 555 12 41

Servicios (Ferrovial Servicios)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5
Parque Vía Norte
28050 Madrid
Tel. +34 91 338 83 00
Fax +34 91 388 52 38

Construcción (Ferrovial Agroman)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00
Fax +34 91 300 88 96

Oficina de Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 65
accionistas@ferrovial.com

Para realizar consultas sobre algún aspecto del Informe Anual:

Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
comunicaciones@ferrovial.com
rsc@ferrovial.com
www.ferrovial.com

