



**FERROVIAL, S.A.
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Resultados enero - marzo 2021

6 de mayo de 2021

AVISO LEGAL

La información financiera de 1T 2021 que se incluye en el presente informe refleja el impacto del brote de COVID-19, principalmente desde la segunda mitad de marzo de 2020. Habida cuenta de la incertidumbre respecto al ritmo y magnitud de recuperación de la actividad, no es posible predecir cómo influirá la crisis sanitaria en los estados financieros de 2021 del Grupo Ferrovial, sobre todo en relación con los test de deterioro de activos, el valor razonable de las actividades discontinuadas o las provisiones por contratos onerosos. Ferrovial seguirá vigilando de cerca las condiciones comerciales y las futuras pruebas sobre los impactos económicos de carácter más general.

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

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



Ferrovial resultados enero – marzo 2021

Ferrovial cuenta con una sólida situación financiera apoyada en altos niveles de liquidez alcanzando los 7.554 millones de euros y una sólida posición neta de caja ex-infraestructuras (1.914 millones de euros).

Impacto desigual del COVID-19: activos de infraestructuras muy afectados, frente a un impacto inmaterial en Construcción y Servicios.

- La **evolución de las autopistas** se ha visto muy impactada por los confinamientos y las restricciones a la movilidad, aunque su evolución ha mostrado una mejoría cuando se han reducido las restricciones:
 - El tráfico de 407 ETR sigue afectado por las fuertes restricciones (-47,8% en 1T 2021). No hubo pago en concepto de Schedule 22 en 2020.
 - El tráfico de las Managed Lanes: impactado negativamente por las restricciones hasta el 10 de marzo (reapertura total en Texas) y por las fuertes tormentas invernales de febrero. Rápida recuperación desde que se levantaron las restricciones gracias a los avances en la vacunación, el tráfico de NTE35W se situó por encima de niveles de marzo de 2019 (pre COVID-19) y la NTE se mantuvo en línea. Ambas experimentaron un crecimiento en la cifra de ventas en 1T 2021.
- El **tráfico aéreo** estuvo impactado por las restricciones para viajar de Reino Unido: Heathrow -88,5% y AGS -88,9% en 1T 2021. La CAA aprobó un ajuste en el RAB de 300 millones de libras. Este ajuste está por debajo del importe mínimo necesario para restaurar la amortización regulatoria, en línea con los principios de regulación del Reino Unido. La CAA deberá hacer un análisis más completo sobre todas las cuestiones económicas y potenciales ajustes en el próximo acuerdo regulatorio H7.
- **Construcción:** mejora de márgenes (margen RE: 1,5% vs. 1,1% en 1T 2020) con Budimex mostrando una sólida evolución (4,6% margen RE).
- **Servicios:** sólida evolución operativa (margen RBE de 7,3%).

Las desinversiones anunciadas en 2020 siguen su curso, a la espera de la autorización de los organismos correspondientes:

- **Prisiones Figueras y URBICSA:** han alcanzado un acuerdo con Aberdeen para vender Prisiones Figueras (41 millones de euros) y el 22% de URBICSA (16 millones de euros).
- La participación restante en las **autopistas portuguesas del 20%**
- **Negocio inmobiliario de Budimex:** Budimex acordó una venta condicionada por 331 millones de euros (1.513 millones de zloties).

IMPACTO POR COVID-19

Los resultados de 1T 2021 se han visto afectados por el COVID-19, aunque en diferente medida entre los proyectos de infraestructuras y las actividades ex-infraestructuras. Los activos de infraestructuras han sufrido un gran impacto por el COVID-19 a causa de las restricciones de movilidad y las cuarentenas en vigor. Sin embargo, el impacto en Construcción y Servicios de actividades no ha sido significativo.

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

La compañía sigue centrada en proteger su liquidez y en seguir fortaleciendo su posición financiera. En marzo de 2021, la liquidez a nivel de ex-infraestructuras alcanzaba los 7.554 millones de euros, incluidas las líneas de liquidez disponibles por valor de 1.269 millones de euros. La posición neta de tesorería ex-infra se situaba en 1.914 millones de euros (incluyendo actividades discontinuadas).

A nivel operativo, la pandemia del COVID-19 ha afectado a las actividades de Ferrovial, en especial en el tráfico aéreo y en autopistas.

- **Autopistas:** el tráfico comenzó el año afectado por el fuerte impacto de la pandemia del COVID-19 en todos los activos, debido a un nuevo incremento de los contagios. Sin embargo, en marzo se apreció una recuperación paulatina en las MLs de Texas gracias al levantamiento de las restricciones de movilidad apoyado por el rápido despliegue de la vacunación en la región.
 - **407 ETR:** -47,8% en 1T 2021.
 - **Managed Lanes Texas:** NTE -11,9%, LBJ -32,2% y NTE 35W -4,5% en 1T 2021.
- En **Aeropuertos**, el tráfico continuó estando muy impactado por el COVID-19 en 1T 2021:
 - **Heathrow:** El tráfico de pasajeros descendió un -88,5% en 1T 2021 debido a los brotes de COVID-19, el cierre de fronteras y las cuarentenas impuestas. El ritmo de recuperación sigue siendo incierto por lo que Heathrow ha reducido sus previsiones de tráfico para 2021 a un rango de entre 13 y 36 millones de pasajeros. Heathrow cuenta con una tesorería y líneas de crédito comprometidas por valor de unos 4.500 millones de libras (incluyendo la transacción de 950 millones de dólares

canadienses realizada en abril), y tiene suficiente liquidez para atender todas sus obligaciones de pago al menos para los próximos 15 meses en un escenario sin ingresos, o al menos hasta 2024 bajo todos los escenarios de tráfico. Dado que se espera que la recuperación sea mucho más gradual de lo previsto, Heathrow sigue operando con los costes al nivel más bajo y seguro posible, centrándose en conservar su liquidez y proteger su posición financiera. Las iniciativas de costes adoptadas en 2020 generaron una reducción de costes del 33,5% en 1T 2021 respecto al 1T 2020. Además, el capex de Heathrow se redujo un 77% en 1T 2021 (47 millones de libras en 1T 2021 frente a 224 millones de libras en 1T 2020).

- **AGS** también ha experimentado una caída significativa de los niveles de tráfico (-88,9% en 1T 2021) debido al COVID-19 y la quiebra de Flybe. AGS, los accionistas y los prestamistas continúan manteniendo conversaciones para apoyar a la sociedad en los próximos meses. El saldo total de tesorería ascendía a 47 millones de libras a 31 de marzo de 2021, después de la disposición de 50 millones de libras de deuda subordinada. AGS ha adoptado medidas para reducir el impacto del COVID-19 en la cuenta de resultados y conservar la liquidez, al mismo tiempo que garantiza un entorno en el que la seguridad de los pasajeros y del personal siguen siendo la máxima prioridad. Los gastos de explotación (opex) de AGS se redujeron en -11 millones de libras (netos), respecto al 1T 2020 (35%).
- **Construcción y Servicios:** no tuvieron un impacto material en producción en 1T 2021.

RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas** se mantuvieron en 1.365 millones de euros (+1,5% comparable) gracias al aumento de ventas en Construcción (+2,3% comparable) que se vio compensado en parte por una menor aportación de Autopistas (-9,5% comparable).
- **RBE:** 119 millones de euros (86 millones de euros en 1T 2020, impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la compañía).

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos de proyectos recibidos por Ferrovial alcanzaron 7 millones de euros en 1T 2021 (129 millones de euros en 1T 2020):

- **407 ETR:** no se abonaron dividendos a los accionistas en 1T 2021, en contraste con los 312,5 millones de dólares canadienses del 1T 2020 (90 millones de euros para Ferrovial). El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier otro posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.
- **Heathrow:** no se permiten dividendos de Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%. HAH repartió 100 millones de libras en 1T 2020 (29 millones de euros para Ferrovial).
- **Resto Autopistas:** 2 millones de euros (6 millones en 1T 2020).
- **Servicios:** 5 millones de euros en dividendos de proyectos, (3 millones de dividendos en 1T 2020).

INVERSIONES Y DESINVERSIONES

Venta de autopistas portuguesas: Ferrovial vendió su participación en dos autopistas portuguesas basadas en pagos por disponibilidad, siguiendo la estrategia de rotación de activos maduros. El 14 de septiembre de 2020, Ferrovial alcanzó un acuerdo a través de Cintra para vender el 49% de participación en Norte Litoral y 48% de participación en Via do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners por 172 millones de euros. Como parte del acuerdo, Cintra mantendrá un contrato de gestión de ambos activos. Ferrovial recibió 100 millones de euros en 2020, y 72 millones de euros están pendientes.

Acuerdo de venta de Prisiones Figueras y URBICSA: En diciembre 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones que Ferrovial tiene en la Concesionaria de Prisiones Figueras (100%) y del 22% de URBICSA con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 41 y 16 millones de euros, respectivamente. Al cierre de estos resultados, el acuerdo está pendiente de autorización de los organismos correspondientes.

Acuerdo de venta del negocio inmobiliario de Budimex: El 22 de febrero de 2021, Budimex acordó una venta condicionada para su negocio inmobiliario (Budimex Nieruchomości). El precio acordado es 331 millones de euros (1.513 millones de zlotys) y de materializarse, generaría una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 152 millones de euros. El acuerdo es condicionado al establecer el derecho de las partes a retirarse en ciertos casos. La operación ya ha sido aprobada por las autoridades de competencia. El negocio se clasificó como actividad discontinuada en 1T 2021.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: Las ventas descendieron un -9,5% (comparable) y el RBE un -10,1% (comparable). El RBE se situó en 67 millones de euros. El tráfico comenzó el año bajo el fuerte impacto de la pandemia del COVID-19 en todos los activos, debido a un nuevo aumento de los contagios. Sin embargo, en marzo se apreció una recuperación paulatina en las ML de Dallas gracias al levantamiento de las restricciones de movilidad debido al fuerte despliegue de la vacunación en Texas. El tráfico de la 407 ETR sigue siendo menor a causa de la pandemia del COVID-19, un segundo confinamiento provincial y medidas de confinamiento en 1T 2021, lo que ha supuesto una reducción del -47,8% en 1T 2021.

Aeropuertos: El número de pasajeros de Heathrow descendió un -88,5% en 1T 2021. Las ventas cayeron un -72,2% y el RBE ajustado un -106,4% en Heathrow SP. En AGS, el tráfico disminuyó un -88,9% con las ventas cayendo un -75,1% y el RBE alcanzando -11 millones de libras (5 millones de libras en 1T 2020).

Construcción: Las ventas aumentaron un +2,3% (comparable), siendo el 82% aportación internacional. El RE alcanzó 19 millones de euros (13 millones de euros en 1T 2020). El margen RE alcanzó 1,5% en 1T 2021. La cartera se situó en 9.821 millones de euros (-4,6% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 1.920 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): El resultado neto de las actividades discontinuadas de Servicios se situó en 11 millones de euros, incluyendo el resultado positivo registrado por Servicios España de 11 millones de euros en 1T 2021 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). El resto del resultado de la división se ha mantenido en cero.

POSICIÓN FINANCIERA

1.914 millones de euros de caja ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas) frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. La deuda neta infra se situó en 4.655 millones de euros (4.532 millones de euros en diciembre 2020). La deuda neta consolidada alcanzó 2.740 millones de euros (2.541 millones de euros en diciembre 2020).

CUENTA DE RESULTADOS

| (Millones de euros) | MAR-21 | MAR-20 |
|--|--------------|--------------|
| VENTAS | 1.365 | 1.422 |
| RBE | 119 | 86 |
| Amortización de inmovilizado | -58 | -56 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 0 | 0 |
| RE* | 61 | 30 |
| RESULTADO FINANCIERO | -93 | -65 |
| Puesta en equivalencia | -70 | -35 |
| BAI | -101 | -70 |
| Impuesto sobre beneficios | 6 | -10 |
| RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS | -96 | -79 |
| RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS | 16 | -18 |
| RESULTADO CONSOLIDADO | -80 | -97 |
| Rdo. atribuido a socios externos | -6 | -13 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | -86 | -111 |

* RE después de deterioros y enajenación del inmovilizado.

RBE CONSOLIDADO

| (Millones de euros) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
|---------------------|------------|-----------|---------------|---------------|
| Autopistas | 67 | 93 | -28,1 % | -10,1 % |
| Aeropuertos | -4 | -5 | 11,6 % | 14,4 % |
| Construcción | 41 | 36 | 16,4 % | 26,3 % |
| Otros | 15 | -38 | 140,9 % | n.s. |
| Total RBE | 119 | 86 | 38,9 % | 13,0 % |

RBE PROPORCIONAL

| (Millones de euros) | MAR-21 | MAR-20 | COMPARABLE |
|---------------------|------------|------------|---------------|
| Autopistas | 94 | 124 | -23,7% |
| Aeropuertos | -13 | 91 | -113,7% |
| Construcción | 41 | 33 | 26,3% |
| Otros | 14 | 2 | n.s. |
| Total RBE | 138 | 250 | -44,9% |

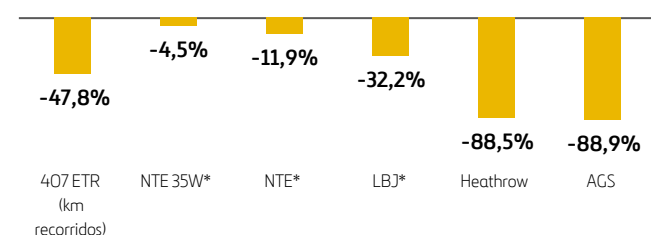
Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

| (Millones de euros) | MAR-21 | DIC-20 |
|---|---------------|---------------|
| PNT ex-proyectos infraestructura | 1.914 | 1.991 |
| PNT proyectos infraestructura | -4.655 | -4.532 |
| Autopistas | -4.345 | -4.216 |
| Resto | -309 | -316 |
| Posición neta de tesorería total | -2.740 | -2.541 |

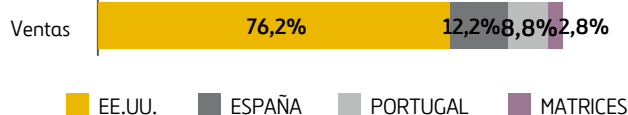
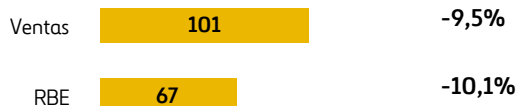
PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO



*Transacciones

Autopistas



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

COVID-19

A principios de 2020 se confirmó la presencia del COVID-19 en varios países del mundo y, el 11 de marzo de 2020, la OMS declaró la pandemia.

- El primer estado de emergencia declarado en la provincia de Ontario el 17 de marzo se levantó el 24 de julio de 2020. En este periodo, la provincia aprobó varias órdenes y posteriormente adoptó una reapertura por fases y regiones cuando los casos de COVID-19 se estabilizaron durante el 2T y el 3T 2020.
- Dado el aumento repentino de contagios de COVID-19, se anunció un nuevo confinamiento provincial el 26 de diciembre de 2020.
- El segundo estado de emergencia se declaró del 12 de enero de 2021 hasta el 11 de marzo de 2021.
- El tercer estado de emergencia entró en vigor el 8 de abril de 2021.

Aunque la 407 ETR ha experimentado reducciones significativas en el volumen de tráfico desde el comienzo de la pandemia del COVID-19, se observaron mejoras graduales en el volumen de tráfico con cada fase de reapertura. Los volúmenes de tráfico no han sufrido un impacto tan considerable en los últimos confinamientos respecto al cierre inicial de marzo de 2020. Se esperan mejoras en los volúmenes de tráfico de la 407 ETR a medida que la provincia mejore sus cifras de vacunación y se levanten gradualmente las restricciones relacionadas con el COVID-19.

La pandemia del COVID-19 junto con la contracción económica resultante continúan teniendo un impacto en la demanda de viajes por carretera en GTA. A pesar de los menores ingresos, la 407 ETR mantuvo suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras en 2020 y se espera que mantenga suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras en 2021.

TRÁFICO

| | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Longitud media (km) | 19,57 | 20,88 | -6,2% |
| Trafico/trayecto (mn) | 13,08 | 23,51 | -44,4% |
| VKTs (mn) | 256 | 491 | -47,8% |
| Ingreso medio por trayecto (CAD) | 12,71 | 12,11 | 5,0% |

VKT (kilómetros recorridos)

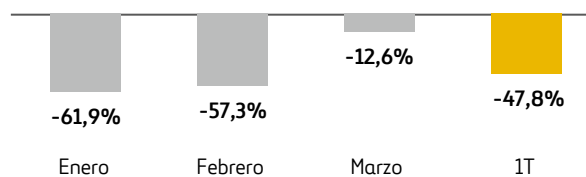
En 1T 2021, los km recorridos (VKTs) cayeron un -47,8%. El volumen de tráfico total sigue siendo menor a causa de la pandemia del COVID-19, un segundo confinamiento provincial y medidas de confinamiento en 1T 2021.

- El 12 de enero de 2021, la provincia aprobó el segundo estado de emergencia, con medidas de confinamiento para reducir la movilidad y limitar los desplazamientos no esenciales.
- El 10 de febrero de 2021, la provincia adoptó un enfoque regional para aplicar el Marco de Respuesta ante el COVID-19 (zonas por código de color):
 - Las regiones de Toronto y Peel pasaron el 8 de marzo del confinamiento domiciliario al nivel gris de confinamiento del Marco de Respuesta ante el COVID-19.
 - La región de Hamilton pasó al nivel gris de confinamiento el 29 de marzo.

- A fecha de 8 de abril de 2021, la provincia de Ontario está bajo orden provincial de confinamiento domiciliario. El Marco de Respuesta ante el COVID-19 queda pausado durante este tiempo.

Evolución mensual del tráfico

La provincia declaró el 17 de marzo de 2020 su primera orden de confinamiento domiciliario para hacer frente a la expansión de la pandemia del COVID-19, por lo que la evolución mensual del tráfico en 2021 no es comparable a la de 2020.

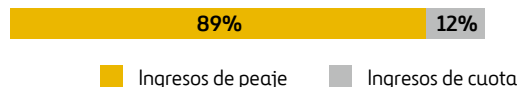


P&G

| (Millones de dólares canadienses) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|
| Ventas | 169 | 288 | -41,2% |
| RBE | 131 | 239 | -45,2% |
| margen RBE | 77,3% | 82,9% | |

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



Las **ventas** disminuyeron un -41,2% en 1T 2021, alcanzando 169 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (88% del total): -43,6% hasta 149 millones de dólares canadienses, debido al volumen de tráfico como consecuencia de las continuas restricciones a los viajes y la importancia del confinamiento que estuvieron en vigor durante la mayor parte del primer trimestre debido a la pandemia del COVID-19. El ingreso medio por viaje aumentó +5,0% respecto a 1T 2020.
- Ingresos de cuota** (12% del total) 20 millones de dólares canadienses (-14,7%), por el descenso de los gastos de comisión de cuentas debido al descenso de las cuotas de nuevos avisos de denegación de matrículas

OPEX -21,9% debido principalmente a un descenso de costes de operaciones de clientes derivado de la disminución de la facturación, costes y comisiones bancarias, unido a un descenso de los costes de personal y una menor provisión para cuentas de dudoso cobro.

RBE -45,2%, a causa del descenso del tráfico y los ingresos, compensado por el descenso del opex. El margen RBE fue del 77,3% frente al 82,9% de 1T 2020.

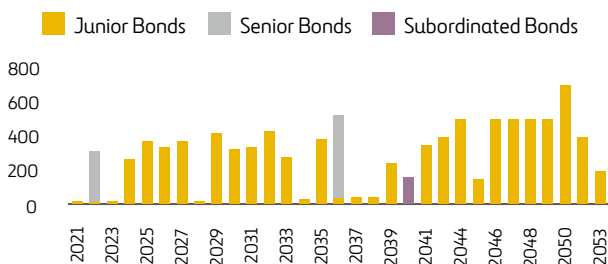
Dividendos: No se abonaron dividendos a los accionistas en 1T 2021, en contraste con los 312,5 millones de dólares canadienses del 1T 2020 (90 millones de euros para Ferrovial). El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier otro posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.

Deuda neta a cierre de diciembre: 8.394 millones de dólares canadienses (coste medio 4,27%). Un 59% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos son 18 millones de dólares canadienses en 2021, 318 millones de dólares canadienses en 2022 y 20 millones de dólares canadienses en 2023.

Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** “A” (Deuda Senior), “A-” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva negativa, publicado el 22 de febrero de 2021.
- **DBRS:** “A” (Deuda Senior), “A low” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva negativa, publicado el 25 de noviembre de 2020. El 22 de mayo de 2020, DBRS asignó calificaciones “A” a las nuevas emisiones de 407 ETR.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Tarifas 407 ETR

El importe de las tarifas no ha variado desde febrero de 2020, cuando la 407 ETR adoptó una nueva estructura de tarifas estacionales para afrontar los patrones de viaje de los clientes y para gestionar el flujo general de tráfico en la 407 ETR, así como para optimizar los ingresos. Dado el impacto del COVID-19, 407 ETR no aplicó los cambios previstos en las tarifas estacionales, excepto el incremento de febrero de 2020.

Schedule 22

La Concesión 407 ETR y el Ministerio de Transportes de Ontario han alcanzado un acuerdo sobre el impacto de la pandemia del COVID-19 en lo que corresponde al Schedule 22.

Ambas partes han acordado que el Contrato de Concesión y Arrendamiento de Terrenos (CGLA), considera que una pandemia constituye un evento de fuerza mayor y que la pandemia actual del COVID-19 se incluye en esta definición. Las partes también han acordado que la reducción del tráfico y la incapacidad de alcanzar los umbrales de tráficos establecidos en el Schedule 22 del CGLA son consecuencia del evento de fuerza mayor, por lo que la concesionaria no está sujeta a pagos por congestión hasta el fin del evento de fuerza mayor.

Por último, las partes han acordado que la fuerza mayor incluye los años 2020 y cualquier año posterior hasta que los volúmenes de tráfico en la 407 ETR y los intercambiadores principales alcancen niveles anteriores a la pandemia, o hasta que se aumente el precio de las tarifas o los costes a los usuarios en ningún tramo de la 407 ETR.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

El tráfico de Managed Lanes (ML) se ha visto afectado por las restricciones de movilidad debido al COVID-19 y a una fuerte nevada en febrero. Sin embargo, el elevado ritmo de vacunación en Texas contribuyó al levantamiento de las restricciones a lo largo del trimestre. En la región Dallas-Ft. Worth, alrededor del 45%-60% de la población de más de 16 años se ha vacunado parcialmente (a fecha de 29 de abril).

En diciembre de 2020, Texas endureció las restricciones por el COVID ante el aumento de los contagios. Se cerraron los bares, y los restaurantes y comercios minoristas redujeron su aforo del 75% al 50%. Desde mediados de enero, los nuevos casos confirmados de COVID se han ido reduciendo en la región DFW y el 16 de febrero se permitió a los restaurantes abrir al 75% del aforo. El 10 de marzo se permitió que todos los negocios abriesen al 100% del aforo en Texas.

El 10 de febrero hubo una fuerte nevada en la región Dallas-Ft. Worth. El efecto de la nevada duró una semana aproximadamente y las carreteras estuvieron cubiertas de nieve y hielo hasta el 21 de febrero. El tráfico en la LBJ, la NTE y la NTE 35W se redujo un 80-90% en los primeros días de la nevada, cuando la acumulación de la precipitación de nieve fue más intensa. Las tres concesiones cerraron el 13 de febrero y reabrieron el 21 de febrero. Sin embargo, el tráfico volvió a los niveles anteriores al temporal justo después de la apertura de las ML.

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 1T 2021, el tráfico se redujo un -11,9% a causa de las restricciones de movilidad por el COVID-19 y a una fuerte nevada. Desde la reapertura total a mediados de marzo, el tráfico es similar al de antes de la pandemia.

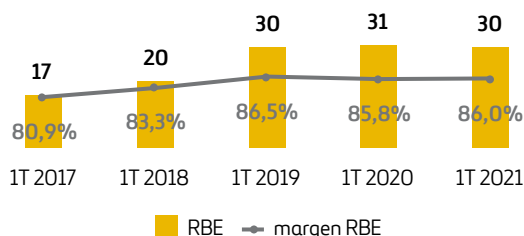
| | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|--------------------|--------|--------|--------|
| Transacciones (mn) | 6 | 7 | -11,9% |
| Ventas (USD mn) | 35 | 36 | -1,9% |
| RBE (USD mn) | 30 | 31 | -1,7% |
| margen RBE | 86,0 % | 85,8 % | |

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 5,3 dólares frente a los 4,8 dólares de 2020 (+11,1%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifa.

Las **ventas** alcanzaron 35 millones de dólares (-1,9% frente a 1T 2020) como consecuencia del impacto de la reducción del tráfico, aunque mitigado por el impacto del mix de tráfico.

El **RBE** ascendió a 30 millones de dólares (-1,7% vs. 1T 2020). El margen RBE fue del 86,0% (+18 puntos básicos respecto a 1T 2020).

Evolución del RBE de NTE



La **deuda neta** de NTE a marzo 2021 alcanzó 1.214 millones de dólares (1.232 millones en diciembre 2020), a un coste medio de 3,74%.

Calificación crediticia

| | PAB | Bonds |
|---------|------|-------|
| Moody's | Baa2 | Baa2 |
| FITCH | BBB | |

LBJ (54,6%, consolidación global)

El tráfico se redujo en un -32,2% en 1T 2021, a causa principalmente del impacto de la pandemia del COVID-19 y a una fuerte nevada. La construcción del proyecto 635E continuó durante la pandemia, que introducirá una ML en cada dirección a lo largo de 10 millas desde al este de la LBJ.

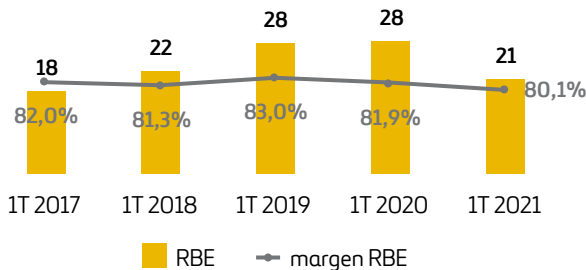
| | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|--------------------|--------|--------|--------|
| Transacciones (mn) | 7 | 11 | -32,2% |
| Ventas (USD mn) | 26 | 35 | -25,8% |
| RBE (USD mn) | 21 | 28 | -27,4% |
| margen RBE | 80,1 % | 81,9 % | |

El ingreso medio por transacción en 1T 2021 alcanzó 3,6 dólares frente a los 3,3 dólares de los 1T 2020 (+9,4%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas.

Las ventas ascendieron a 26 millones de dólares (-25,8% frente a 1T 2020) debido a la subida de los peajes, compensado por el descenso del tráfico debido a la COVID-19.

RBE ascendió a 21 millones de dólares (-27,4% frente a 1T 2020), con un margen RBE del 80,1% (81,9% en 1T 2020).

Evolución trimestral del RBE de LBJ



La deuda neta de LBJ a marzo 2021 alcanzó los 1.660 millones de dólares (1.660 millones en diciembre 2020), con un coste medio del 3,78%.

Calificación crediticia

| | PAB | TIFIA |
|---------|------|-------|
| Moody's | Baa2 | Baa2 |
| FITCH | BBB- | BBB- |

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

El tráfico de la NTE 35W disminuyó un -4,5% en 1T 2021. Los efectos positivos del periodo de ramp-up y una mayor resiliencia de los vehículos pesados compensaron parcialmente la reducción del tráfico causada por el COVID-19 y por la fuerte nevada, lo que hizo que la NTE 35W tuviese la menor reducción interanual de los tres activos en la región de DFW. En marzo, el volumen de tráfico fue superior (+17,8%) al de marzo 2019 (pre-COVID).

| | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|--------------------|--------|--------|--------|
| Transacciones (mn) | 7 | 7 | -4,5 % |
| Ventas (USD mn) | 27 | 24 | 11,0 % |
| RBE (USD mn) | 22 | 20 | 9,6 % |
| margen RBE | 83,2 % | 84,2 % | |

El ingreso medio por transacción en 1T 2021 alcanzó los 3,7 dólares frente a los 3,2 dólares en 1T 2020 (+16,5%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas.

Las ventas alcanzaron 27 millones de dólares (+11,0% respecto a 1T 2020) debido al mix del tráfico y a mayores tarifas, compensadas en parte por las fuertes nevadas durante el invierno y las restricciones de movilidad debido a la pandemia del COVID-19 (hasta el 10 de marzo).

RBE ascendió a 22 millones de dólares (+9,6% frente a 1T 2020), con un margen RBE del 83,2% (vs 84,2% en 1T 2020).

La deuda neta de NTE 35W a marzo de 2021 alcanzó 944 millones de dólares (915 millones de dólares en diciembre de 2020), a un coste medio de 4,46% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global)

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

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

Duración: la concesión termina en 2061.

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

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

I-77 (65,1%, consolidación global)

Charlotte permanece en "fase 3" desde principios de octubre de 2020, aunque ciertas restricciones se levantaron el 26 de marzo. Destacan, el aumento del máximo de personas reunidas hasta 50 en interiores y 100 en exteriores, la mayoría de negocios interiores pueden abrir al 100% del aforo, los restaurantes y los gimnasios pueden abrir al 75% de capacidad y los locales de ocio y bares pueden abrir al 50% del aforo aplicando ciertas medidas de seguridad.

En 1T 2021, el tráfico se redujo un -31,3% a causa de las restricciones de movilidad por el COVID-19. El tráfico ha ido regresando rápidamente a medida que la evolución del COVID-19 en la zona ha mejorado.

| | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|--------------------|--------|--------|--------|
| Transacciones (mn) | 5 | 7 | -31,3% |
| Ventas (USD mn) | 5 | 6 | -9,6% |
| RBE (USD mn) | 2 | 2 | -24,9% |
| margen RBE | 33,1 % | 39,8 % | |

La tarifa media por transacción en 1T 2021 alcanzó 1,0 dólares frente a los 0,8 dólares de 1T 2020 (+35,8%).

Las ventas alcanzaron 5 millones de dólares (-9,6% vs. 1T 2020) debido al descenso del tráfico a causa del COVID-19, compensadas en parte por mayores tarifas.

RBE ascendió a 2 millones de dólares (-24,9% frente a 1T 2020), con un margen RBE del 33,1% (39,8% en 1T 2020).

La deuda neta de I-77 a marzo 2021 alcanzó 275 millones de dólares (272 millones en diciembre 2020), a un coste medio de 3,63%.

Calificación crediticia

| | PAB | TIFIA |
|-------|------|-------|
| FITCH | BBB- | BBB- |
| DBRS | BBB | BBB |

OTRAS AUTOPISTAS

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

- **España:** el tráfico en 1T 2021 se vio afectado por las restricciones adoptadas por las autoridades para frenar la pandemia. El tráfico en Autema estuvo afectado por los cierres regionales y municipales en Cataluña del 7 de enero al 14 de marzo. En enero y febrero, el tráfico cayó más de un 40% respecto a los niveles anteriores a la pandemia, mientras que en marzo la caída mejoró por encima del -30% gracias al fin de los cierres regionales.
- **Portugal:** El 15 de enero de 2021 se aprobó un nuevo confinamiento, que estuvo en vigor todo el 1T. A finales de marzo se empezaron a levantar algunas medidas. El tráfico en el Algarve cayó todos los meses por debajo del -40% con respecto a los niveles anteriores a la pandemia, y en febrero por debajo del -50%. El tráfico en Norte Litoral cayó por debajo del -30% respecto a los niveles anteriores a la pandemia, y por debajo del -40% en febrero. En Azores, el gobierno regional aplicó una política de confinamientos selectivos en función del impacto del COVID-19 en cada municipio. El tráfico evolucionó positivamente a lo largo del trimestre tras el descenso en la expansión del COVID-19 en la isla. El tráfico en enero se situó por debajo del -20% respecto a los niveles anteriores a la pandemia y cerró marzo con una caída de tan solo el -1,2%.
- **Irlanda:** El 24 de diciembre de 2020, el gobierno aprobó el máximo nivel de restricciones, que estuvieron en vigor todo el 1T. Desde el 9 de enero, la actividad de la construcción se paralizó, afectando al tráfico de vehículos pesados, que venía recuperándose en los últimos meses de 2020 e incluso superando los niveles pre-COVID. El tráfico en la M4 y en la M3 estuvo por debajo del -50% de los niveles anteriores a la pandemia en enero y presentó una ligera mejora a lo largo del trimestre. En marzo, el tráfico en la M4 cayó en torno al -45% respecto a los niveles anteriores a la pandemia. En la M3, la reducción fue del -35%.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

| (Millones de euros) | CAPITAL INVERTIDO | CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE | DEUDA NETA 100% | PARTICIP. CINTRA |
|-------------------------------|----------------------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Integración Global | | | | |
| Activos intangibles | | -73 | -803 | |
| NTE 35W(*) | | -73 | -803 | 53,7 % |
| Puesta en Equivalencia | | | | |
| Activos intangibles | -97 | -551 | -1.763 | |
| I-66 | -97 | -551 | -1.763 | 50,0 % |
| Activos financieros | -81 | -58 | -1.915 | |
| Ruta del Cacao | -54 | | -162 | 30,0 % |
| Silvertown Tunnel | 0 | -27 | -454 | 22,5 % |
| Bratislava | | -30 | -884 | 35,0 % |
| OSARs | -28 | | -415 | 50,0 % |

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

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EEUU):** El proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, aproximadamente 6,7 millas. Los trabajos de construcción ya han comenzado y se prevé que la autopista abra a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 26%.

- **I-66 (Virginia, EEUU):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). El plazo de construcción durará hasta diciembre de 2022, y la concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. Los trabajos de diseño y construcción están completados al 63%.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas calzadas, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción se encontraban completos en un 74% en marzo de 2021.
- **Bratislava (Eslovaquia):** 59 km de autopista que comprende una circunvalación de 4 a 6 carriles al sur de Bratislava (D4) y una autopista de 4 carriles (R7) desde el centro de Bratislava hacia el sureste. La concesión tiene una duración de 30 años. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 89%.
- **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 98%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

En EE.UU. se siguen de manera activa varios proyectos en Texas, Georgia, Illinois, Virginia y Colorado. Estos proyectos se encuentran en distinto grado de avance y se espera que se anuncien a mercado en los próximos meses. Alguno de los cuales incluye proyectos con esquemas tipo Managed Lanes.

Cintra continúa activa en otros mercados, como Reino Unido, Chile, Perú, Colombia y Australia.

Aeropuertos

Aeropuertos aportó -72 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 1T 2021, frente a los -71 millones de euros de 1T 2020.

- **HAH:** -74 millones de euros en 1T 2021 (-54 millones en 1T 2020) principalmente debido al impacto negativo del COVID-19.
- **AGS:** sin contribución en 1T 2021 (-17 millones en 1T 2020), ya que según 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.

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

COVID-19 y respuesta de Heathrow

Después de más de un año desde la declaración de la pandemia, el COVID-19 sigue representando un reto mayúsculo para la industria de la aviación, Heathrow incluido. Pese a los cierres fronterizos, las cuarentenas nacionales y la emergencia de las nuevas cepas, el éxito en el despliegue de la vacunación aviva la esperanza.

La seguridad sigue siendo la primera e innegociable prioridad.

Las medidas adoptadas en colaboración con Public Health England y en línea con las mejores prácticas para mantener la seguridad de los pasajeros y trabajadores de Heathrow siguen en vigor. Heathrow cuenta ahora con una de las instalaciones privadas más grandes de Reino Unido para realizar tests de COVID-19, hasta 25.000 al día, a disposición de pasajeros, trabajadores y público general.

Dado que se espera que la recuperación sea mucho más gradual de lo previsto, **Heathrow sigue operando con los costes al nivel más bajo y seguro posible, centrándose en mantener su liquidez así como proteger sus covenants financieros y calificación crediticia.**

Las iniciativas de costes adoptadas en 2020 generaron una **reducción de costes del 33,5% en 1T 2021 respecto al 1T 2020**. Los ahorros reflejan los beneficios de los cambios organizativos de Heathrow, la consolidación de operaciones en dos terminales y una pista, la renegociación de los contratos con proveedores y el uso del plan gubernamental de expedientes de regulación temporal de empleo que se ha ampliado hasta septiembre de 2021. El **capex de Heathrow se redujo en un 77%** (47 millones de libras en 1T 2021 frente a 224 millones de libras en 1T 2020), el plan de inversión de capital se centra en proyectos que garantizan la seguridad y la resiliencia de Heathrow al mismo tiempo que protege la posición de caja. Las acciones tempranas y decisivas del Management para reducir costes facilitaron que **Heathrow haya reducido su ritmo de consumo de efectivo mensual en un 50% en 1T 2021** (79 millones de libras en 1T 2021 vs. 222 millones de libras en 1T 2020).

Pese al entorno de mercado mucho más complicado debido al impacto de la pandemia del COVID-19, la confianza y el apoyo constantes al crédito de Heathrow, han permitido que se hayan emitido 1.300 millones de libras de deuda en formato de bonos, en toda la estructura de capital, hasta la fecha en 2021. **Heathrow continua disfrutando de una sólida posición financiera con 4.500 millones de libras de efectivo disponible** (incluyendo la transacción de 950 millones de dólares canadienses realizada en abril de 2021), proporcionando suficiente liquidez para, al menos, los próximos 15 meses en un caso extremo de cero ingresos.

Aunque la incertidumbre sobre la recuperación del tráfico sigue siendo uno de los grandes retos, la sólida posición de liquidez de Heathrow y sus planes de reducción de costes en respuesta a la pandemia han sido alabados por S&P y por Fitch. Ambas agencias de calificación financiera reafirmaron las calificaciones de Heathrow en marzo de 2021.

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

- **HAH:** No se permiten dividendos de Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%. Los dividendos distribuidos en 1T 2020 ascendieron a 100 millones de libras (29 millones de euros para Ferrovial).
- **AGS:** no ha repartido dividendos en 1T 2021.

Tráfico

El número de pasajeros en el 1T cayó un -88,5%, con Heathrow reduciendo sus previsiones de tráfico para 2021 a un rango de entre 13 y 36 millones de pasajeros como consecuencia de la incertidumbre sobre el ritmo de recuperación. El volumen de operaciones de mercancías se redujo un -5% vs 1T 2020, mostrando como la falta de vuelos afecta al comercio británico con el resto del mundo.

| (Millones de pasajeros) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|-------------------------|------------|-------------|---------------|
| Reino Unido | 0,2 | 0,9 | -81,9% |
| Europa | 0,6 | 5,7 | -89,9% |
| Intercontinental | 0,9 | 8,1 | -88,3% |
| Total | 1,7 | 14,6 | -88,5% |

P&G

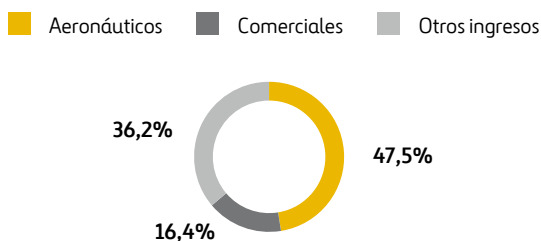
| | | |
|--------------|------------|----------------|
| Ventas | 165 | -72,2% |
| RBE ajustado | -20 | -106,4% |

Ventas: -72,2% en 1T 2021, hasta 165 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -77,2% respecto a 1T 2020. El ingreso aeronáutico por pasajero creció un +98,8%, hasta 46,42 libras (23,35 libras en 1T 2020). La reducción de los ingresos aeronáuticos se debe al menor número de pasajeros y a la reducción de un 18% en los cobros aeronáuticos respecto al mismo periodo de 2020. Los ingresos por pasajero se han visto distorsionados por el descenso en el número de pasajeros, y el aumento del tráfico de mercancías que se cobran por movimiento.
- **Retail:** -80,1% a causa del menor número de pasajeros y a la combinación de servicios de retail disponibles debido a las restricciones gubernamentales impuestas a los comercios no esenciales. Las ventas de retail por pasajero aumentaron un +73,1%, hasta 16,07 libras (9,28 libras en 1T 2020). Los ingresos de retail por pasajero se han visto afectados por el descenso del número de pasajeros.
- **Otros ingresos:** -47,8% frente a 1T 2020. Otros cargos regulados -50,9%, principalmente debido a la caída en el número de pasajeros y movimientos de aviones, lo que afecta a la capacidad para recuperar los costes operativos. En febrero de 2021, Heathrow acordó con las aerolíneas y el regulador unos nuevos precios para otros costes regulados, lo que ha resultado en un cobro fijo de 8,90 libras por pasajero saliente, eliminando la necesidad de aumentos más significativos en los precios de otros conceptos, como el equipaje.

Heathrow Express experimentó una caída en las ventas del -95,0% debido al menor número de pasajeros. Ingresos inmobiliarios y otros descendieron un -18,4%, mostrando cierta resiliencia debido a que la reducción de los alquileres prevista en las operaciones consolidadas se extiende a lo largo del plazo restante de los contratos.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (excluyendo depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): -33,5% hasta 185 millones de libras (278 millones de libras en 1T 2020). Los costes operativos por pasajero subieron un +480,1%, hasta las 110,11 libras (18,98 libras en 1T 2020). Los costes operativos ajustados por pasajero están muy distorsionados por el menor tráfico respecto a 1T 2020 y por la naturaleza fija de la base de costes de Heathrow a medio plazo.

El **RBE ajustado** descendió -106,4% hasta los -20 millones de libras (315 millones de libras en 1T 2020), con un margen RBE ajustado de -12,3% (53,1% en 1T 2020).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 1,85%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (2,09% en diciembre 2020).

Heathrow SP redefinió su cartera de swaps lo que permite conseguir ahorros de intereses en 2021, mientras se recupera el tráfico.

| (Millones de libras) | MAR-21 | DIC-20 | VAR. |
|-------------------------------|---------------|---------------|--------------|
| Loan Facility (ADI Finance 2) | 834 | 820 | 1,7% |
| Subordinada | 2.289 | 2.313 | -1,1% |
| Grupo securitizado | 16.679 | 16.606 | 0,4% |
| Caja y ajustes | -4.043 | -3.949 | 2,4% |
| Total | 15.758 | 15.790 | -0,2% |

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

Ratios financieros: A 31 de marzo de 2021, Heathrow SP y Heathrow Finance continúan operando dentro de los ratios financieros exigidos.

A 31 de diciembre de 2020, tuvieron lugar los acontecimientos de previsión y ejecución en relación con los ratios ICR de deuda de Clase A y Clase B correspondientes al ejercicio financiero cerrado a 31 de diciembre de 2020. En consecuencia, se suspendió el reparto de dividendos en Heathrow SP, sin impacto para los acreedores de Heathrow SP.

Heathrow cuenta con suficiente liquidez para afrontar todas sus obligaciones de pago al menos para los próximos 15 meses en un escenario extremo sin ingresos, o bien hasta 2024 bajo todos los escenarios de tráfico considerados. Esto incluye los costes operativos previstos y la inversión de capital, los costes del servicio de la deuda, y los vencimientos y re-pagos de deuda. La posición de liquidez a cierre de marzo 2021 alcanzó los 4.000 millones de libras e incluye efectivo, así como deuda no dispuesta y liquidez en Heathrow Finance Plc.

Regulatory Asset Base (RAB): A 31 de marzo 2021, el RAB alcanzó los 16.396 millones de libras (16.492 millones en diciembre de 2020).

Crecimiento sostenible: Heathrow y la industria de la aviación de Reino Unido siguen desempeñando su parte en el liderazgo del compromiso mundial hacia cero emisiones netas de carbono y favoreciendo acciones tanto globales como en Reino Unido. Un grupo cada vez más numeroso de aerolíneas de todo el mundo respalda este objetivo, como se demostró recientemente, con el compromiso de Airlines for America de alcanzar el objetivo de cero emisiones netas en 2050 (marzo 2021). Actualmente, el 72% de las aerolíneas de Heathrow (ponderado según el volumen de pasajeros de 2019) se han comprometido en alcanzar cero emisiones netas en 2050. Esta prioridad de descarbonizar la aviación ganará tracción a medida que nos acerquemos a la COP26 de noviembre.

Heathrow continúa centrado en favorecer acciones que promuevan el combustible sostenible en aviación (SAF), especialmente por parte del gobierno de Reino Unido. Heathrow aboga por dos medidas clave para atraer la inversión en SAF a Reino Unido y apoyar esta industria emergente a nivel nacional: un mandato e incentivos comerciales adecuados para eliminar la diferencia de precios con el queroseno. En este momento, el 59% de las aerolíneas de Heathrow se han comprometido a utilizar un 10% de SAF para 2030, por encima del objetivo del 7,5% del Comité de Cambio Climático.

La consulta de políticas de cero emisiones netas en la aviación del Departamento de Transportes, prevista para finales de mayo, determinará qué palancas moverá el gobierno para descarbonizar los vuelos. El Gobierno también analizará por separado sus políticas de aumento de la producción de SAF, incluyendo un mandato.

Las coaliciones de "gran compromiso" por las cero emisiones netas en la aviación siguen ganando impulso, especialmente en el marco del "Clean Skies for Tomorrow" del World Economic Forum y la Sustainable Markets Initiative del Príncipe de Gales. Estas son iniciativas ambiciosas para conseguir un objetivo global de cero emisiones en la OACI 2022 y que piden el apoyo urgente para el SAF.

Heathrow también lidera un consorcio de diez miembros durante 18 meses, financiado por el programa Innovate UK Future Flight, que investiga la introducción de aviones eléctricos y de hidrógeno en el sistema de aviación.

El COVID-19 ha tenido un impacto considerable en las comunidades de todo el mundo, incluyendo aquellas cercanas a Heathrow. Las necesidades económicas y laborales de las comunidades locales han aumentado, mientras que la concienciación de Heathrow sobre el riesgo estratégico del cambio climático ha seguido creciendo. Estos cambios de contexto refuerzan el compromiso de Heathrow con la sostenibilidad. Heathrow publicará la revisión de su estrategia a lo largo de 2021.

Expansión de Heathrow: Tras el resultado positivo de la apelación judicial del año pasado, restableciendo la Airports National Policy Statement (ANPS) como política legal, Heathrow mantiene su compromiso con su expansión sostenible en el largo plazo. A medida que se recupere el número de pasajeros, la prioridad inmediata será seguir garantizando su seguridad y mantener el nivel de servicio, mientras Heathrow consulta con inversores, Gobierno, aerolíneas cliente y reguladores los próximos pasos. Entre estos se incluyen la validación continuada del escenario subyacente del negocio (demanda de tráfico y propuesta de precios), la garantía de un marco regulatorio económico justo y estable, así como la confirmación o revisión de la ANPS por parte de la Secretaría de Estado de Transporte.

Tras la decisión del Tribunal Supremo en diciembre de 2020, Heathrow ha llevado a cabo avances para retomar el Sistema de Adquisición de Propiedades. Heathrow ha consultado con las aerolíneas y la CAA (Autoridad de Aviación Civil), y se ha confirmado que el Sistema Provisional de Adquisición de Propiedades se reiniciará a partir de mayo de 2021.

Brexit: Tras la salida de Reino Unido de la UE el 1 de enero de 2021, los vuelos pueden continuar sin interrupción entre Reino Unido y la Unión Europea. En lo relativo a las fronteras, el modelo operativo de fronteras de Reino Unido establece un enfoque por fases para las mercancías con el objetivo de limitar las alteraciones inmediatas en la frontera del país. El Gobierno de Reino Unido revisó en marzo este modelo, cuya mayoría de puntos se completarán el 1 de enero de 2022 en lugar del 1 de julio de 2021. Los ciudadanos de la UE pueden seguir utilizando las puertas de acceso electrónicas en inmigración cuando llegan a Reino Unido. Heathrow ha estado trabajando con el Gobierno y el sector para fomentar una Gran Bretaña global abierta al comercio después del Brexit. Heathrow solicita al Gobierno que garantice que los problemas en las fronteras se minimicen, se gestionen y se resuelvan adecuadamente.

Principales acontecimientos regulatorios

Ajuste del RAB por el COVID-19: en julio de 2020, Heathrow solicitó a la CAA un ajuste del RAB por un importe de acuerdo con las pérdidas imprevistas que se produjeron debido al impacto del COVID-19. El ajuste está diseñado para asegurar la recuperación de la inversión histórica que se ha incurrido de manera eficiente, así como las pérdidas de retorno según los parámetros económicos utilizados para fijar el coste del capital permitido de Heathrow. La propuesta pretende la ejecución del mecanismo de revisión incluido en el acuerdo de Heathrow provocado por circunstancias excepcionales. Heathrow ha propuesto un ajuste razonable que permite a la CAA actuar ahora para reducir los costes futuros y mantener la inversión en el aeropuerto, manteniendo empleos y evitando la rápida degradación del servicio. La CAA deberá tomar en última instancia la decisión, pero una falta de actuación en tiempo y forma adecuada provocará que la confianza en una regulación efectiva desaparezca. Esto no solo afectaría a Heathrow, sino que perjudicaría la percepción de las inversiones en Reino Unido y la estrategia del Gobierno de una Gran Bretaña Global.

El 27 de abril de 2021, la CAA publicó su decisión sobre la consulta de Heathrow. La CAA ha confirmado que debe realizarse un ajuste inmediato de 300 millones de libras en el RAB de Heathrow con el fin de hacer frente a la inversión necesaria para mantener la calidad del servicio y garantizar que existe capacidad para afrontar los posibles aumentos de pasajeros durante 2021. La CAA confirmó que esta decisión se expondrá en la licencia de Heathrow como parte del período H7. Asimismo, indica que, como parte del proceso H7, llevará a cabo trabajos adicionales para establecer si se necesita alguna intervención adicional, incluso con respecto a la recuperación de la depreciación normativa para 2020 y 2021.

Pese a que es positivo que la CAA haya aceptado la necesidad de actuar para garantizar el mantenimiento de los niveles de servicio y que Heathrow siga siendo financiable, el nivel de ajuste propuesto es sumamente decepcionante. Heathrow mantiene que el ajuste que propone es la solución adecuada para los consumidores en H7 y en adelante, garantizando tasas aeroportuarias más bajas para los pasajeros e incentivando la inversión. La decisión de la CAA podría poner en riesgo la confianza en el régimen regulatorio y generar peores resultados para los consumidores en el futuro. Heathrow seguirá trabajando con la CAA en la evaluación de la intervención necesaria como parte del proceso H7.

H7 y plazos regulatorios: el período H7 está previsto que se inicie el 1 de enero de 2022. En diciembre, Heathrow presentó su Plan de Negocio Revisado (RBP) a la CAA. Este establece los planes de Heathrow para el período H7 tras consultar con las aerolíneas y tras la publicación de nuevas opiniones de la CAA sobre las políticas a lo largo de 2020. El RBP de Heathrow constituirá la base de la decisión que tome la CAA para el período H7.

El 27 de abril de 2021, la CAA publicó su documento "Way Forward". Este documento expone la evaluación inicial de la CAA sobre el RBP de Heathrow y ofrece un mayor análisis de las cuestiones políticas clave para el período H7. Pese a que la CAA está, en líneas generales, satisfecha con el planteamiento de Heathrow sobre la previsión de pasajeros para el período, solicita más información a Heathrow acerca de sus hipótesis sobre costes operativos, ingresos comerciales y su plan de inversión. La CAA indica que, antes de sus propuestas iniciales, trabajará con asesores independientes en la revisión de las hipótesis de Heathrow y expondrá sus previsiones sobre las distintas hipótesis regulatorias (building blocks) para el período H7. Tal y como se establece en el RBP de Heathrow, Heathrow pretende proporcionar a la CAA información actualizada sobre su RBP junto con su respuesta al documento "Way Forward" con el fin de garantizar que la CAA disponga de acceso a la información más reciente, sobre la cual poder basar sus decisiones.

Respecto a la política del H7, la CAA expone que se inclina por la decisión de que el período H7 se fije en cinco años según un marco de "single till RAB". Indica que varios cambios serán necesarios para el H7, entre ellos la introducción de un volumen de pasajeros o un mecanismo de distribución del riesgo de los ingresos. La CAA también señala los avances relativos a la evaluación del coste del capital tras la decisión de la CMA sobre las compañías de agua y expone que pretende adoptar un planteamiento coherente en gran medida con el que adoptó la CMA a la hora de fijar el coste del capital para el H7. La CAA sigue avanzando además hacia la implantación de mayores incentivos de capital ex-ante y un marco de calidad del servicio centrado en los consumidores y basado en los resultados. Heathrow seguirá trabajando con la CAA en estas cuestiones políticas a lo largo de 2021 antes de presentar sus Propuestas Iniciales.

Conforme a su agenda actual, la CAA tiene previsto publicar sus Propuestas Iniciales para el período H7 en el verano de 2021 y su decisión final en diciembre.

Previsión 2021: debido a la incertidumbre existente en torno a la recuperación del tráfico, la previsión de tráfico para 2021 se ha modificado a un rango de entre 13 y 36 millones de pasajeros. El rango de resultados considerado refleja la solidez esperada de la demanda acumulada equilibrada con una fuerte dependencia de la política gubernamental en relación con la reanudación de los viajes internacionales. En este momento, todos los supuestos de tráfico dentro del rango se consideran plausibles. Aparte del tráfico, la previsión no supone variaciones significativas adversas en el capital corriente.

Gracias a las de iniciativas de ahorro de costes aplicadas en 2020, la base de costes de Heathrow se ha reducido al nivel más bajo y seguro posible y puede aumentarse si se materializase el tráfico.

En los supuestos de mayor tráfico, Heathrow espera que sea necesaria una reapertura más temprana de la T3. Esta posibilidad requiere una planificación minuciosa, que Heathrow está elaborando actualmente. El incremento de costes podría asociarse a un repunte operativo más temprano. No obstante, se espera que los costes se vean más que compensados con los ingresos adicionales generados por los mayores volúmenes de tráfico.

Dentro del rango examinado, Heathrow podría enfrentarse a distintos potenciales resultados en sus convenants financieros. Aunque Heathrow no prevé un incumplimiento de los convenants en Heathrow SP en el rango examinado y dentro de las hipótesis de modelos de flujos de caja, podrían producirse supuestos que resulten en un incumplimiento de los convenants en Heathrow Finance. Los niveles de apalancamiento en este caso extremo se mitigarán con la adición inmediata de 300 millones de libras al RAB, recientemente confirmada por la CAA. Heathrow continúa vigilando de cerca la situación y evaluando todas las opciones posibles para proteger la resiliencia financiera de Heathrow.

En la presentación para inversores de Heathrow, que se publicará en junio de 2021, se ofrecerá una previsión financiera actualizada.

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

Respuesta de AGS al COVID-19: Los aeropuertos de AGS se han visto afectados significativamente por la interrupción sin precedentes del tráfico aéreo debido a la pandemia del COVID-19 y de la entrada en concurso de acreedores de Flybe. El objetivo principal de AGS durante estas circunstancias ha sido garantizar la salud y seguridad de todos sus pasajeros y empleados.

El opex alcanzó un ahorro neto de -11 millones de libras en comparación con el 1T 2020 (35%), incluyendo:

- Rediseño de la organización
- Adopción del esquema de bajas temporales del gobierno en relación con los empleados y los subcontratados.
- Dispensa de las tasas (waiver) ratificada por el Parlamento escocés (Aberdeen y Glasgow).
- Renegociaciones de contratos y ahorros relacionados con el volumen de pasajeros.
- Eliminación de todos los gastos no esenciales
- Los gastos de capital permanecen en niveles mínimos, centrados en la seguridad y cumplimiento (reducción del 27% vs 1T 2020).

Compromisos financieros: El diálogo entre AGS, los accionistas y los prestamistas para apoyar a la sociedad en los próximos meses. Los accionistas comprometieron capital por importe de 50 millones de libras (25 millones para Ferrovial) en 2020 y retirado a principios de 2021.

Tráfico: el número de pasajeros cayó un -88,9% (0,2 millones de pasajeros) para los tres aeropuertos, principalmente a causa del impacto del COVID-19.

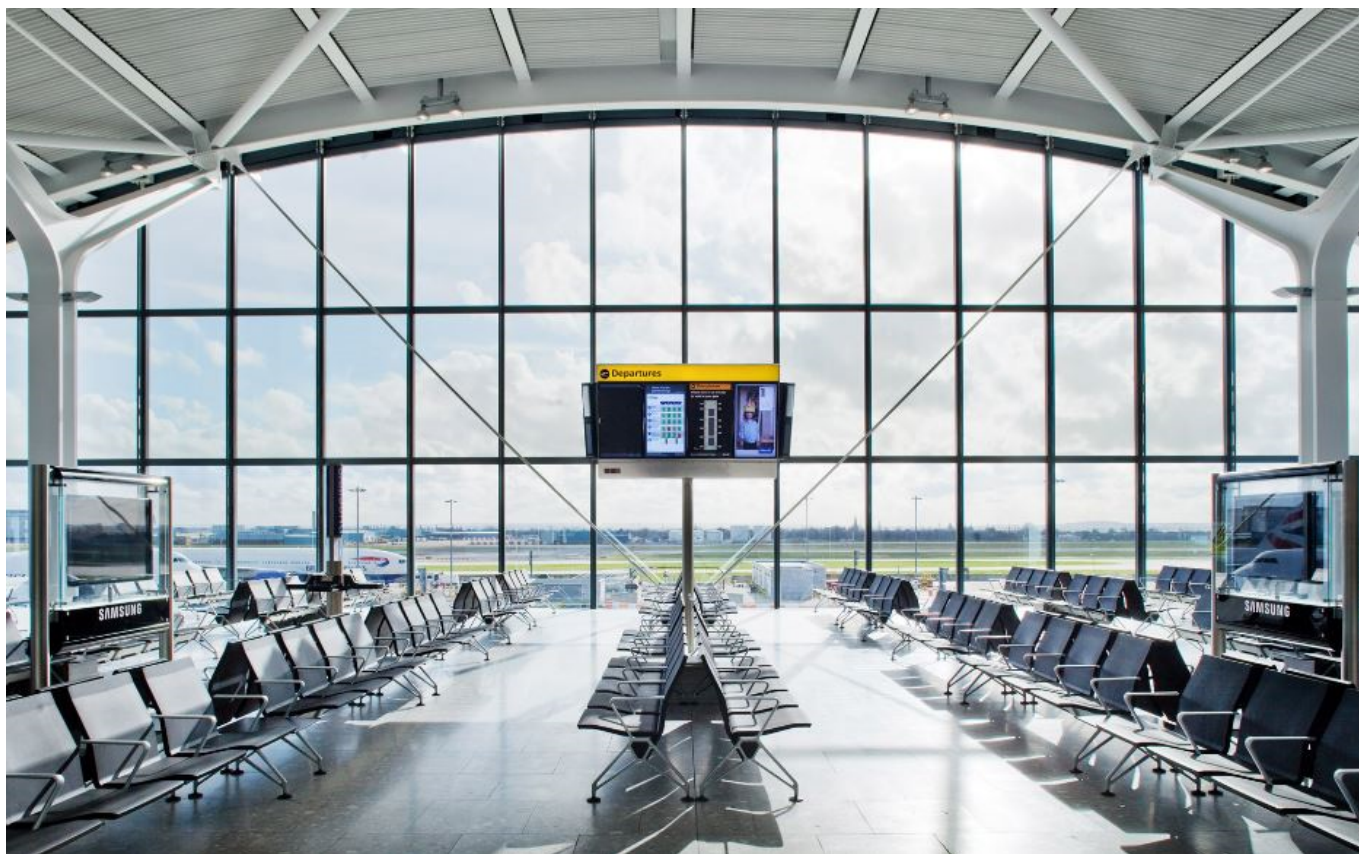
- En **Glasgow**, el tráfico se redujo un -94,9% respecto a 1T 2020 por la suspensión de rutas a causa del COVID-19 y la quiebra de Flybe en marzo 2020.
- En **Aberdeen** un -69,9% debido a la suspensión de rutas por el COVID-19 y la ausencia de tráfico de Flybe desde marzo 2020. El tráfico de Aberdeen ha mostrado mayor resiliencia al COVID-19 que otros aeropuertos en Reino Unido debido a los pasajeros relacionados con el sector del Oil & Gas.
- En **Southampton**, la caída fue del -96,6%, provocada por el impacto del COVID-19 y la quiebra de Flybe.

| (Millones de pasajeros) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|-------------------------|------------|------------|---------------|
| Glasgow | 0,1 | 1,3 | -94,9% |
| Aberdeen | 0,2 | 0,5 | -69,9% |
| Southampton | 0,0 | 0,2 | -96,6% |
| Total AGS | 0,2 | 2,1 | -88,9% |

Ventas se redujeron un -75,1%, hasta los 9 millones de libras, y el **RBE** cayó hasta los -11 millones de libras (5 millones en 1T 2020), debido al menor volumen de pasajeros en los tres aeropuertos (-88,9%), lo que se compensó parcialmente con un programa de reducción de gastos de explotación.

Tras la disposición de 50 millones de libras de líneas de deuda subordinada en 1T 2021, la posición de tesorería asciende a 47 millones de libras a 31 de marzo de 2021.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 715 millones de libras, a 31 de marzo de 2021.



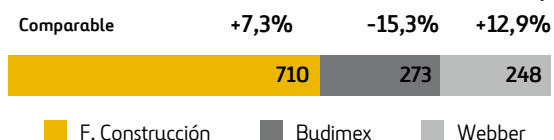
Construcción

Ventas **1.231** **+2,3%**
 RE **19** **1,5% margen RE**

Las **ventas** (+2,3% en términos comparables) crecieron principalmente debido a los proyectos en Estados Unidos y España. La facturación internacional supuso el 82%, centrado en Norteamérica (43%) y Polonia (22%).

El **impacto del COVID-19** no ha sido significativo frente al volumen de actividad tanto en ventas como en rentabilidad, en línea con el trimestre anterior.

Ventas 1T 2021 (1.231 millones de euros) vs 1T 2020 (comparable)



En 2020, el **RE** se situó en 19 millones de euros frente a los 13 millones de euros en 1T 2020.

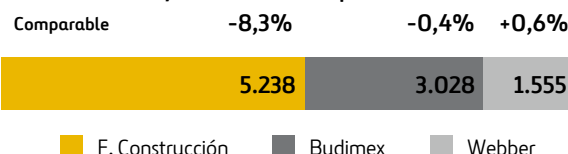
Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** Las ventas se redujeron en un -15,3% en términos comparables, debido al diferente mix en los contratos de ejecución, en línea con lo esperado. Margen RE del 4,6% frente al 2,7% del 1T 2020, con un RE que aumenta un 46,3% en términos comparables y muestra la fortaleza ya vista en los últimos trimestres de 2020, pese a la exclusión de la aportación de la actividad inmobiliaria (clasificada como actividad discontinuada).
- **Webber:** las ventas aumentaron +12,9% (comparable) con la entrada de proyectos grandes en la fase de ejecución avanzada, por ejemplo, I-10, I-35 y Loop 12, en Texas. El margen RE se redujo ligeramente hasta un 2,4% en el 1T 2021 frente al 2,8% del 1T 2020, principalmente a causa de la evolución excepcional de la actividad agregada de reciclaje en 1T 2020.
- **F. Construcción:** las ventas crecieron +7,3% (comparable), apoyado en el buen ritmo de ejecución de la mayoría de los proyectos en Estados Unidos y al crecimiento de Obra Civil en España. El RE se situó en 1 millón de euros (-2 millones de euros en 1T 2020), incluyendo las comisiones internas de contratos onerosos en Estados Unidos (cuyos costes no se pueden provisionar en aplicación de la normativa contable) que supusieron -10 millones de euros.

1T 2021 RE y margen RE, y variaciones comparables vs. 1T 2020:

| MAR-21 | RE | RE comparable % | RE mg |
|-----------------|-----------|-----------------|--------------|
| Budimex | 13 | 46,3 % | 4,6 % |
| Webber | 6 | (5,4)% | 2,4 % |
| F. Construcción | 1 | n.s. | 0,1 % |
| Total RE | 19 | 67,5 % | 1,5 % |

Cartera en 1T 2021 y variaciones comparables vs. 2020:



La **cartera** alcanzó los 9.821 millones de euros (-4,6% en términos comparables frente a diciembre 2020). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (75%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 86% del total.

La participación de Cintra en la cartera de construcción, excluyendo Webber y Budimex, alcanzó un 36% de la cartera en 1T de 2021 (37% en diciembre de 2020).

La cartera a fecha de marzo de 2021 no incluye los contratos pre-concedidos ni los contratos pendientes de cierres comerciales o financieros, que ascienden a más de 1.920 millones de euros, de los cuales 670 millones de euros corresponden a Budimex y 1.250 millones de euros corresponden a la ampliación de la I-35 en San Antonio (Texas), que se ejecutará conjuntamente entre F. Construcción y Webber.

Eventos recientes

Acuerdo de venta del negocio inmobiliario de Budimex: El 22 de febrero de 2021, Budimex llegó a un acuerdo de venta condicionado para su negocio inmobiliario (Budimex Nieruchomości). El precio acordado es 331 millones de euros (1.513 millones de zloties) y de materializarse, implicaría una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 152 millones de euros. El acuerdo es condicionado al establecer el derecho de las partes a retirarse en ciertos casos. La operación ya ha sido aprobada por las autoridades de competencia. Por este motivo, el negocio inmobiliario de Budimex se clasifica como actividad discontinuada.

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

Acuerdo de venta de Nalanda: En marzo de 2021, se alcanzó un acuerdo para la venta del 19,86% de Ferrovial en Nalanda Global (plataforma digital para la gestión documental) a PSG por 17 millones de euros. A 30 de marzo de 2021 la transacción está sujeta a aprobación por parte de las Autoridades de la Competencia.

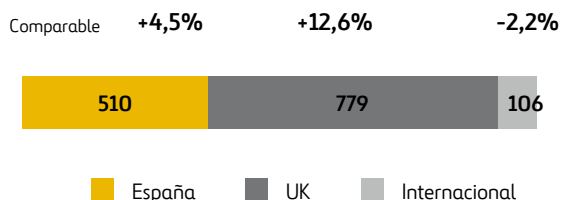
Servicios (actividad discontinuada)

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

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



Ventas 1T 2021 por áreas y variaciones comparables vs. 1T 2020:



En 1T 2021, los ingresos aumentaron un +7,2% (comparables) y el RBE alcanzó 102 millones de euros (+30,4% en términos comparables respecto al 1T 2020). El COVID-19 no tuvo un impacto significativo en 1T 2021. Por geografías, Amey y España lideraron el aumento de la rentabilidad con un +56,1% y +24,0% en términos comparables, respectivamente.

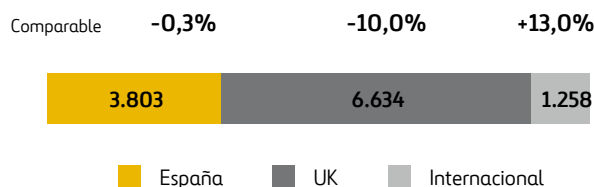
España: Las ventas aumentaron un +4,5% en términos comparables a causa del impacto del COVID-19 en 1T 2020 y del aumento de la actividad en los servicios de infraestructuras, así como por el aumento del volumen asumido por las plantas de tratamiento de residuos en la actividad medioambiental. Todos estos efectos también han tenido un impacto en términos de rentabilidad; el RBE aumentó un +24,0% en términos comparables y el margen RBE se mantuvo en 11,8% (10,0% en el 1T 2020).

Internacional: Las ventas cayeron un -2,2% en términos comparables debido a la caída de la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica. El RBE retrocedió un -19,0% en términos comparables a causa de los impactos ya mencionados en Norteamérica y los sobrecostes en Chile, también afectado por el COVID-19.

Reino Unido: Los ingresos aumentaron un +12,6% en términos comparables, fundamentalmente gracias a los nuevos contratos de carreteras en el segmento de Transporte y a la mayor actividad en Ferrovial y Mantenimiento contratada por los Ministerios de Defensa y Justicia. La rentabilidad también mejoró, el RBE aumentó un +56,1% en términos comparables con un margen del 4,6% frente al 3,0% del 1T 2020.

La cartera de Servicios (11.694 millones de euros) disminuyó -5,9% en términos comparables respecto a diciembre de 2020.

Cartera de Servicios en 1T 2021 y var. comparables vs. diciembre 2020:



ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

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

El resultado de Servicios (actividades discontinuadas) se situó en 11 millones de euros, incluyendo los resultados por el negocio Servicios España de 11 millones de euros en 1T 2021 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). No se registraron resultados para Amey ni para Actividades Internacionales, ya que conservan el mismo valor razonable que en diciembre de 2020.

La situación actual del COVID-19 supone incertidumbre en la evaluación del valor razonable de estos activos. La evaluación actual podría cambiar dependiendo de la evolución de la pandemia. Ferrovial continúa monitorizando de cerca el impacto del COVID-19 en el valor razonable de actividades discontinuadas conforme se vayan obteniendo mayores evidencias sobre el impacto de la pandemia en dichas actividades.

La actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido se ha reclasificado como actividad continuada. Ferrovial continuará con su proceso de desinversión en el futuro, aunque es previsible que se prolongue más de 12 meses, ya que una de las planta está finalizando el proceso de construcción y otras están aumentando la disponibilidad en los próximos meses. Los resultados de este negocio se incluyen en Otros.

Cuenta de resultados consolidada

| (Millones de euros) | MAR-21 | MAR-20 |
|--|--------------|--------------|
| VENTAS | 1.365 | 1.422 |
| RBE | 119 | 86 |
| Amortización de inmovilizado | -58 | -56 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 0 | 0 |
| RE | 61 | 30 |
| Resultado Financiero | -93 | -65 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -86 | -62 |
| Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras | -6 | -3 |
| Puesta en equivalencia | -70 | -35 |
| BAI | -101 | -70 |
| Impuesto sobre beneficios | 6 | -10 |
| RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS | -96 | -79 |
| RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS | 16 | -18 |
| RESULTADO CONSOLIDADO | -80 | -97 |
| Rdo. atribuido a socios externos | -6 | -13 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | -86 | -111 |

Ventas 1.365 millones de euros (+1,5% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+2,3% comparable) compensado por una menor contribución de Autopistas (-9,5% comparable).

RBE: 119 millones de euros (86 millones euros en 1T 2020, impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la compañía).

Amortización se incrementó +4,6% en 1T 2021 (-0,6% en términos comparables), hasta los -58 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: no se registró ningún deterioro o enajenación en 1T 2021 y 1T 2020.

Resultado financiero: mayores gastos financieros en 1T 2021 frente a 1T 2020:

- **Proyectos de infraestructuras:** -86 millones de euros de gastos (-62 millones de euros en 1T 2020) principalmente por la evolución negativa del derivado de Autema debido al aumento de la inflación (cambio del valor de mercado de los derivados del ILS).
- **Ex proyectos de infraestructuras:** -6 millones de euros de gastos financieros en 1T 2021 frente a los -3 millones de euros en 1T 2020, debido al ligero aumento de los gastos financieros derivados de una mayor disponibilidad de tesorería y la evolución negativa de derivados sobre tipos de cambio, junto a la evolución de las coberturas de equity swaps ligadas a los planes de retribución, sin impacto en caja. Las coberturas sobre equity swaps ligadas a los planes de retribución supusieron un gasto de -1 millón de euros en 1T 2021 debido a la evolución negativa de la acción:

| FECHA | PRECIO DE CIERRE (€) |
|--------------|----------------------|
| 31 dic. 2019 | 26,97 |
| 31 mar. 2020 | 21,87 |
| 31 dic. 2020 | 22,60 |
| 31 mar. 2021 | 22,23 |

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -70 millones de euros netos de impuestos (1T 2020: -35 millones de euros).

| (Millones de euros) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|---------------------|------------|------------|----------------|
| Autopistas | 3 | 36 | -91,7% |
| 407 ETR | -2 | 29 | -107,0% |
| Otros | 5 | 7 | -24,6% |
| Aeropuertos | -72 | -71 | -1,6% |
| HAH | -74 | -54 | -37,1% |
| AGS | 0 | -17 | 100,0% |
| Construcción | 0 | 0 | n.s. |
| Otros | -1 | 0 | n.s. |
| Total | -70 | -35 | -100,1% |

VENTAS

| (Millones de euros) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Autopistas | 101 | 133 | -23,9% | -9,5% |
| Aeropuertos | 2 | 2 | -11,4% | -2,4% |
| Construcción | 1.231 | 1.242 | -0,9% | 2,3% |
| Otros | 31 | 45 | -32,1% | 12,1% |
| Total Ventas | 1.365 | 1.422 | -4,0% | 1,5% |

RBE

| (Millones de euros) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
|---------------------|------------|-----------|---------------|---------------|
| Autopistas | 67 | 93 | -28,1 % | -10,1 % |
| Aeropuertos | -4 | -5 | 11,6 % | 14,4 % |
| Construcción | 41 | 36 | 16,4 % | 26,3 % |
| Otros | 15 | -38 | 140,9 % | n.s. |
| Total RBE | 119 | 86 | 38,9 % | 13,0 % |

RE*

| (Millones de euros) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
|---------------------|-----------|-----------|----------------|---------------|
| Autopistas | 39 | 68 | -42,1 % | -13,2 % |
| Aeropuertos | -5 | -5 | 11,8 % | 14,3 % |
| Construcción | 19 | 13 | 42,8 % | 67,5 % |
| Otros | 7 | -46 | 116,2 % | (1,5)% |
| Total RE | 61 | 30 | 101,4 % | 29,6 % |

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Impuestos: el impuesto de sociedades de 1T 2021 se situó en 6 millones de euros (1T 2020: -10 millones de euros). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse porque ya se recoge neto de impuestos (-70 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros (10 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, y ajustando el impacto del gasto de ejercicios anteriores (-1 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 27%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en -96 millones de euros en 1T 2021 (-79 millones de euros en 1T 2020). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

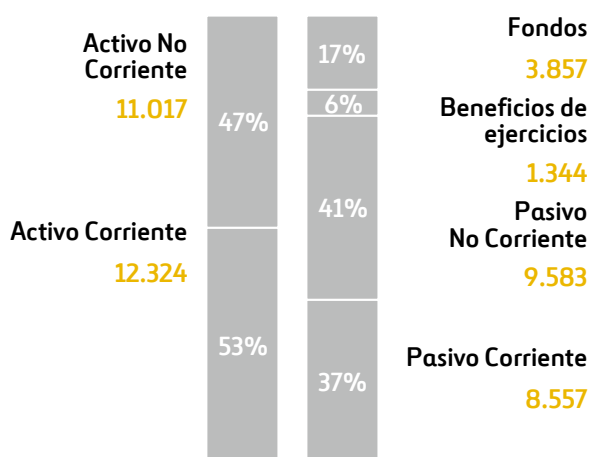
- Ajustes de valor razonable por derivados: 5 millones de euros (7 millones de euros en 1T 2020), debido a la evolución positiva de los derivados sobre HAH.
- Impacto negativo por los derivados sobre Autema ILS a causa del aumento de la tasa de inflación (-19 millones de euros). El valor en libros de Autema en las cuentas consolidadas de Ferrovial es de -117 millones de euros.
- El 1T de 2020 estuvo afectado por impactos extraordinarios de HAH & AGS a causa de cambios en el impuesto sobre beneficios de Reino Unido, la cancelación de activos en el balance y los planes de reestructuración por el impacto del COVID-19, así como un coste puntual ligado al plan de reestructuración de Ferrovial.

El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 16 millones de euros, incluyendo las actividades discontinuadas de (11 millones de euros) y el negocio inmobiliario de Budimex (5 millones de euros).

Balance Consolidado

| (Millones de euros) | MAR-21 | DIC-20 | (Millones de euros) | MAR-21 | DIC-20 |
|--|---------------|---------------|---|---------------|---------------|
| ACTIVO NO CORRIENTE | 11.017 | 10.718 | PATRIMONIO NETO | 3.857 | 3.827 |
| Fondo de comercio de consolidación | 213 | 208 | Patrimonio neto atribuido a los accionistas | 3.210 | 3.187 |
| Activos intangibles | 94 | 94 | Patrimonio neto atribuido a los socios externos | 647 | 640 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 6.577 | 6.365 | Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 1.344 | 1.281 |
| Inversiones inmobiliarias | 0 | 2 | | | |
| Inmovilizado material | 303 | 307 | PASIVOS NO CORRIENTES | 9.583 | 9.534 |
| Derecho de uso | 96 | 97 | Provisiones para pensiones | 4 | 4 |
| Inversiones en sociedades asociadas | 1.799 | 1.710 | Otras provisiones | 391 | 425 |
| Activos Financieros no corrientes | 950 | 857 | Pasivo arrendamiento a largo plazo | 59 | 61 |
| Inversiones a largo plazo con empresas asociadas | 201 | 169 | Deuda financiera | 8.236 | 8.084 |
| Caja restringida y otros activos financieros no corrientes | 705 | 654 | Deuda financiera proyectos de infraestructuras | 5.346 | 5.192 |
| Resto de cuentas a cobrar | 43 | 34 | Deuda financiera resto de sociedades | 2.891 | 2.892 |
| Impuestos diferidos | 594 | 604 | Otras deudas | 64 | 63 |
| Derivados financieros a valor razonable | 391 | 475 | Impuestos diferidos | 438 | 449 |
| | | | Derivados financieros a valor razonable | 390 | 447 |
| ACTIVO CORRIENTE | 12.324 | 12.410 | | | |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 4.469 | 3.724 | PASIVOS CORRIENTES | 8.557 | 8.486 |
| Existencias | 366 | 696 | Pasivos clasif. mantenidos para la venta | 3.135 | 2.589 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 1.297 | 1.325 | Pasivo arrendamiento a corto plazo | 42 | 59 |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | 907 | 956 | Deuda financiera | 1.382 | 1.678 |
| Otros deudores | 390 | 369 | Deuda financiera proyectos de infraestructuras | 104 | 48 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 95 | 108 | Deuda financiera resto de sociedades | 1.277 | 1.630 |
| Otros activos financieros a corto plazo | 58 | 0 | Derivados financieros a valor razonable | 144 | 52 |
| Tesorería e inversiones financieras temporales | 6.019 | 6.483 | Deudas por operaciones de tráfico | 2.828 | 3.060 |
| Sociedades proyectos de infraestructuras | 175 | 148 | Acreedores comerciales | 1.394 | 1.390 |
| Caja restringida | 17 | 8 | Otras deudas no comerciales | 1.434 | 1.671 |
| Resto de tesorería y equivalentes | 159 | 141 | Pasivos por impuestos sobre sociedades | 96 | 101 |
| Resto de sociedades | 5.844 | 6.335 | Provisiones para operaciones de tráfico | 930 | 948 |
| Derivados financieros a valor razonable | 19 | 72 | | | |
| TOTAL ACTIVO | 23.341 | 23.128 | TOTAL PASIVO | 23.341 | 23.128 |

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

| DEUDA BRUTA MAR-21 | EX-INFRA | INFRA | CONSOLIDADO |
|---------------------------------|----------|--------|-------------|
| Deuda Bruta (millones de euros) | -4.370 | -5.655 | -10.025 |
| % fijo | 85,1% | 97,7% | 92,2% |
| % variable | 14,9% | 2,3% | 7,8% |
| Tipo medio | 1,1% | 4,6% | 3,0% |
| Vencimiento medio (años) | 3 | 20 | 13 |

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

| (Millones de euros) | MAR-21 | DIC-20 |
|---|----------------|----------------|
| Deuda Financiera Bruta | -10.025 | -10.085 |
| Deuda Bruta Ex-proyectos | -4.370 | -4.640 |
| Deuda Bruta Proyectos | -5.655 | -5.445 |
| Tesorería | 7.285 | 7.544 |
| Tesorería Ex-proyectos | 6.285 | 6.631 |
| Tesorería Proyectos | 1.000 | 913 |
| Posición neta de tesorería total | -2.740 | -2.541 |
| Posición Neta Tesorería Ex-proyectos | 1.914 | 1.991 |
| Posición Neta Tesorería Proyectos | -4.655 | -4.532 |
| Posición neta de tesorería total | -2.740 | -2.541 |

*Incluye actividades discontinuadas

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

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Caja bruta | 6.285 |
| Deuda bruta | -4.370 |
| Posición neta de tesorería | 1.914 |

LIQUIDEZ (millones de euros)

| | |
|-----------------------|--------------------|
| CAJA BRUTA | DEUDA NO DISPUESTA |
| 6.285 | 1.269 |
| Total liquidez | 7.554 |

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

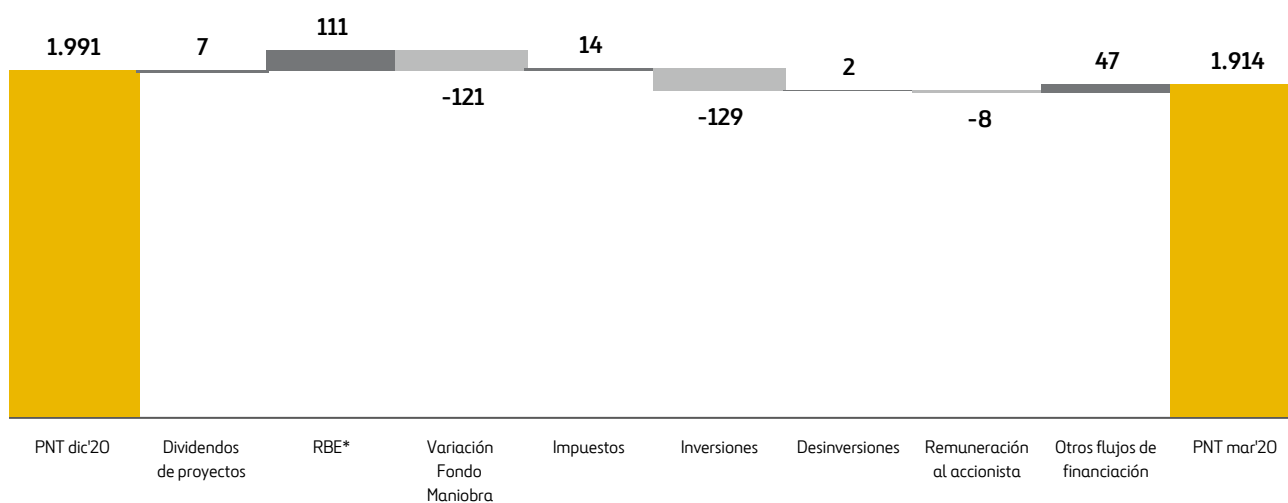
| | | | |
|-------|------|------|--------|
| 1.302 | 573 | 11 | 2.454 |
| 2021* | 2022 | 2023 | > 2024 |

(*) En 2021, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye la emisión de ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 31 de marzo de 2021 de 732 millones de euros con un tipo medio de -0,22%.

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



* RBE excluye la contribución de los proyectos pero incluye el RBE de Servicios

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.914 millones de euros en marzo de 2021 frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 7 millones de euros frente a 129 millones de euros en 1T 2020, afectados por los bajos dividendos o ningún dividendo de los activos principales. Los dividendos por autopistas alcanzaron los 2 millones de euros (96 millones de euros en 1T 2021). No se repartieron dividendos de aeropuertos (29 millones de euros de Heathrow en 1T 2020). Servicios repartió 5 millones de euros en dividendos (3 millones de euros en dividendos de Servicios en 1T 2020).
- **RBE:** 111 millones de euros (frente a 25 millones de euros en 1T 2020) que incluye 88 millones de euros de Servicios.
- La **evolución del fondo de maniobra** se situó en -121 millones de euros en 1T 2021 (-26 millones de euros en 1T 2020), incluyendo 22 millones de euros de la aplicación (salida de caja), a partir de marzo de 2021, de la provisión de Construcción registrada en 1T 2019.
- La **inversión neta** alcanzó -127 millones de euros en 1T 2021 frente a -45 millones de euros en 1T 2020. Las inversiones alcanzaron -129 millones de euros, por debajo de -47 millones de euros en 1T 2020, incluyendo los -62 millones de euros invertidos en la I-66 Managed Lanes. Las desinversiones alcanzaron 2 millones de euros en 1T 2021, incluyendo el depósito del comprador futuro del negocio inmobiliario de Budimex.
- **Remuneración al accionista:** -8 millones de euros en 1T 2021, por debajo de -47 millones de euros en 1T 2020, incluyendo -8 millones de euros por el programa de recompra de acciones para autocartera de 1T 2021.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (56 millones de euros), principalmente en dólares debido a los pagos adelantados en Construcción para pagar gastos en dicha moneda.

La posición neta de tesorería al cierre de diciembre (1.914 millones de euros) incluye la tesorería neta de Servicios (254 millones de euros) y la tesorería neta del negocio inmobiliario de Budimex (83 millones de euros).

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

| (Millones de euros) | TRÁFICO (IMD) | | | VENTAS | | | RBE | | | MARGEN RBE | | DEUDA NETA 100% | |
|-------------------------|---------------|--------|--------|------------|------------|---------------|------------|------------|---------------|--------------|--------------|-----------------|-----------|
| | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | MAR-21 | MAR-20 | MAR-21 | PARTICIP. |
| Integración Global | | | | | | | | | | | | | |
| NTE* | 6 | 7 | -11,9% | 29 | 32 | -9,9% | 25 | 28 | -9,7% | 86,0% | 85,8% | -1.033 | 63,0% |
| LBJ* | 7 | 11 | -32,2% | 21 | 31 | -31,8% | 17 | 26 | -33,3% | 80,1% | 81,9% | -1.413 | 54,6% |
| NTE 35W**/** | 7 | 7 | -4,5% | 22 | 22 | 2,0% | 18 | 18 | 0,7% | 83,2% | 84,2% | -803 | 53,7% |
| I-77*** | 5 | 7 | -31,3% | 4 | 5 | -16,9% | 1 | 2 | -31,0% | 33,1% | 39,8% | -234 | 65,1% |
| TOTAL EEUU | | | | 77 | 91 | -15,0% | 62 | 74 | -15,9% | | | -3.483 | |
| Autema | 11.901 | 16.329 | -27,1% | 12 | 29 | -57,8% | 11 | 27 | -61,2% | 85,4% | 93,1% | -592 | 76,3% |
| TOTAL ESPAÑA | | | | 12 | 29 | -57,8% | 11 | 27 | -61,2% | | | -592 | |
| Azores | 8.891 | 9.281 | -4,2% | 6 | 6 | -4,8% | 5 | 5 | -3,4% | 85,0% | 83,8% | -279 | 89,2% |
| Via Livre | | | | 3 | 3 | -12,9% | 1 | 1 | 0,6% | 18,5% | 16,0% | 8 | 84,0% |
| TOTAL PORTUGAL | | | | 9 | 10 | -7,6% | 6 | 6 | -3,0% | | | -270 | |
| TOTAL MATRICES | | | | 3 | 3 | -18,8% | -12 | -14 | 17,2% | | | | |
| TOTAL AUTOPISTAS | | | | 101 | 133 | -23,9% | 67 | 93 | -28,1% | 65,9% | 69,8% | -4.345 | |

* Tráfico en millones transacciones. ** Activo en construcción (NTE 3C). Capital invertido y comprometido; Segmento 3C/Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *** Apertura total en noviembre 2019. Ferrovial adquirió un 15% adicional, incrementado su participación al 65,1% (noviembre 2020).

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

| (Millones de euros) | TRÁFICO (IMD) | | | VENTAS | | | RBE | | | MARGEN RBE | | DEUDA NETA 100% | |
|-----------------------------------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|---------|-----------------|-----------|
| | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | MAR-21 | MAR-20 | MAR-21 | PARTICIP. |
| Puesta en Equivalencia | | | | | | | | | | | | | |
| 407 ETR (Km recorridos, millones) | 256 | 491 | -47,8% | 111 | 192 | -42,1% | 86 | 159 | -46,0% | 77,3% | 82,9% | -5.682 | 43,2% |
| M4 | 19.330 | 30.065 | -35,7% | 4 | 7 | -34,3% | 2 | 4 | -49,6% | 41,7% | 54,4% | -67 | 20,0% |
| M3 | 25.769 | 37.755 | -31,7% | 4 | 5 | -11,7% | 3 | 3 | -16,7% | 65,7% | 69,6% | -85 | 20,0% |
| A-66 Benavente Zamora | | | | 6 | 6 | 0,0% | 5 | 5 | -5,5% | 86,8% | 91,8% | -157 | 25,0% |
| Serrano Park | | | | 1 | 1 | -14,5% | 1 | -2 | n.s | 55,4% | -143,1% | -34 | 50,0% |
| Algarve | 6.020 | 10.079 | -40,3% | 8 | 9 | -15,3% | 7 | 8 | -15,4% | 87,8% | 87,9% | -75 | 20,0% |
| Norte Litoral | 16.808 | 22.490 | -25,3% | 9 | 10 | -7,0% | 8 | 9 | -8,0% | 88,4% | 89,4% | -88 | 20,0% |
| Toowomba | | | | 6 | 6 | 5,0% | 1 | 1 | 9,1% | 18,7% | 18,0% | -239 | 40,0% |

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

| (Millones de dólares canadienses) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|---|--------|--------|---------|
| Ventas | 169 | 288 | -41,2% |
| RBE | 131 | 239 | -45,2% |
| Margen RBE | 77,3% | 82,9% | |
| RE | 107 | 211 | -49,3% |
| Margen RE | 63,3% | 73,4% | |
| Resultado financiero | -102 | -56 | -83,6% |
| Resultado antes de impuestos | 5 | 156 | -96,8% |
| Impuesto de sociedades | -1 | -41 | 96,8% |
| Resultado neto | 4 | 114 | -96,8% |
| Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros) | -2 | 29 | -107,0% |

LBJ

| (Millones de dólares americanos) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Ventas | 26 | 35 | -25,8% |
| RBE | 21 | 28 | -27,4% |
| Margen RBE | 80,1% | 81,9% | |
| RE | 14 | 21 | -30,5% |
| Margen RE | 56,4% | 60,1% | |
| Resultado financiero | -17 | -22 | 23,4% |
| Resultado neto | -2 | -1 | -87,9% |
| Aportación a Ferrovial* | -1 | -1 | -72,7% |

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

NTE

| (Millones de dólares americanos) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|-------|
| Ventas | 35 | 36 | -1,9% |
| RBE | 30 | 31 | -1,7% |
| Margen RBE | 86,0% | 85,8% | |
| RE | 23 | 22 | 5,3% |
| Margen RE | 65,4% | 60,9% | |
| Resultado financiero | -13 | -13 | 1,0% |
| Resultado neto | 10 | 9 | 14,2% |
| Aportación a Ferrovial* | 5 | 5 | 5,0% |

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

NTE 35W

| (Millones de dólares americanos) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|-------|
| Ventas | 27 | 24 | 11,0% |
| RBE | 22 | 20 | 9,6% |
| Margen RBE | 83,2% | 84,2% | |
| RE | 16 | 15 | 12,1% |
| Margen RE | 61,8% | 61,2% | |
| Resultado financiero | -11 | -10 | -7,3% |
| Resultado neto | 6 | 5 | 22,1% |
| Aportación a Ferrovial* | 3 | 2 | 12,2% |

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

I-77

| (Millones de dólares americanos) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Ventas | 5 | 6 | -9,6% |
| RBE | 2 | 2 | -24,9% |
| Margen RBE | 33,1% | 39,8% | |
| RE | 1 | 1 | -52,5% |
| Margen RE | 10,8% | 20,5% | |
| Resultado financiero | -3 | -3 | -4,7% |
| Resultado neto | -2 | -2 | -49,6% |
| Aportación a Ferrovial* | -1 | -1 | -78,7% |

* Aportación a resultado Neto. 60,5% particip. Millones de euros

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

| (Millones de libras) | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | |
|-------------------------|------------|------------|---------------|------------|------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | MAR-21 | MAR-20 | Var. (pbs) |
| Heathrow SP | 165 | 593 | -72,2% | -20 | 315 | -106,4% | -12,3% | 53,1% | -6.534 |
| Excepcionales y Ajustes | 0 | 0 | n.s. | 4 | -80 | 105,5% | 98,5% | n.a. | n.a. |
| Total HAH | 165 | 593 | -72,2% | -16 | 235 | -106,7% | -9,6% | 39,6% | -4.920 |

HAH

| (Millones de libras) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
|---|---------|--------|---------|------------|
| Ventas | 165 | 593 | -72,2% | -72,2% |
| RBE | -16 | 235 | -106,7% | -105,0% |
| Margen RBE | -9,6% | 39,6% | | |
| Amortizaciones y deterioros | -194 | -198 | -2,3% | 2,3% |
| RE | -210 | 36 | n.s. | -277,5% |
| Margen RE | -127,3% | 6,1% | | |
| Resultado financiero | -98 | -131 | 25,3% | 24,5% |
| Rtdo. antes de impuestos | -307 | -94 | -226,2% | n.s. |
| Impuesto de sociedades | 50 | -92 | 154,1% | n.s. |
| Resultado neto | -257 | -186 | -37,9% | n.s. |
| Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros) | -74 | -54 | -37,1% | n.s. |

AGS

| (Millones de libras) | MAR-21 | MAR-20 | VAR. |
|-------------------------|----------------|--------------|---------------|
| Total Ventas AGS | 9 | 35 | -75,1% |
| Glasgow | 3 | 20 | -84,7% |
| Aberdeen | 5 | 11 | -54,2% |
| Southampton | 1 | 4 | -87,6% |
| Total RBE AGS | -11 | 5 | n.s. |
| Glasgow | -7 | 3 | n.s. |
| Aberdeen | -1 | 3 | -151,4% |
| Southampton | -3 | -1 | n.s. |
| Margen RBE AGS | -121,4% | 14,7% | n.s. |
| Glasgow | n.s. | 15,6% | n.s. |
| Aberdeen | n.s. | 23,2% | n.s. |
| Southampton | n.s. | -13,0% | n.s. |

CONSTRUCCIÓN

| CONSTRUCCIÓN | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
|-----------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 1.231 | 1.242 | -0,9% | 2,3% |
| RBE | 41 | 36 | 16,4% | 26,3% |
| RBE margen | 3,4% | 2,9% | | |
| RE | 19 | 13 | 42,8% | 67,5% |
| RE margen | 1,5% | 1,1% | | |
| Cartera* | 9.821 | 10.129 | -3,0% | -4,6% |
| BUDIMEX | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
| Ventas | 273 | 334 | -18,3% | -15,3% |
| Construcción | 259 | 325 | -20,2% | -17,0% |
| FB Serwis | 37 | 30 | 23,1% | 27,7% |
| Otros | -23 | -20 | | |
| RBE | 20 | 16 | 26,4% | 31,7% |
| RBE margen | 7,4 % | 4,8 % | | |
| RE | 13 | 9 | 39,9% | 46,3% |
| Construcción | 9 | 8 | 20,7% | 25,5% |
| FB Serwis | 5 | 4 | 33,8% | 38,7% |
| Otros | -2 | -3 | | |
| RE margen | 4,6 % | 2,7 % | | |
| Cartera* | 3.028 | 3.083 | -1,8% | -0,4% |
| WEBBER | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
| Ventas | 248 | 239 | 3,7% | 12,9% |
| RBE | 12 | 14 | -9,5% | -3,1% |
| RBE margen | 5,0% | 5,7% | | |
| RE | 6 | 7 | -10,3% | -5,4% |
| RE margen | 2,4% | 2,8% | | |
| Cartera* | 1.555 | 1.486 | 4,6% | 0,6% |
| F. CONSTRUCCIÓN | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
| Ventas | 710 | 668 | 6,2% | 7,3% |
| RBE | 9 | 6 | 49,0% | n.s. |
| RBE margen | 1,2% | 0,9% | | |
| RE | 1 | -2 | 124,3% | n.s. |
| RE margen | 0,1% | -0,3% | | |
| Cartera* | 5.238 | 5.561 | -5,8% | -8,3% |

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

SERVICIOS

| SERVICIOS | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
|---------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 1.394 | 1.328 | 5,0% | 7,2% |
| RBE | 102 | 78 | 30,1% | 30,4% |
| RBE margen | 7,3% | 5,9% | | |
| Cartera* | 11.694 | 12.018 | -2,7% | -5,9% |
| ESPAÑA | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
| Ventas | 510 | 505 | 1,0% | 4,5% |
| RBE | 60 | 51 | 19,1% | 24,0% |
| RBE margen | 11,8% | 10,0% | | |
| Cartera* | 3.803 | 3.813 | -0,3% | -0,3% |
| REINO UNIDO** | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
| Ventas | 779 | 696 | 11,9% | 12,6% |
| RBE | 35 | 21 | 68,4% | 56,1% |
| RBE margen | 4,6% | 3,0% | | |
| Cartera* | 6.634 | 7.008 | -5,3% | -10,0% |
| INTERNACIONAL | MAR-21 | MAR-20 | VAR. | COMPARABLE |
| Ventas | 106 | 128 | -17,1% | -2,2% |
| RBE | 6 | 7 | -7,3% | -19,0% |
| RBE margen | 5,9% | 5,3% | | |
| Cartera* | 1.258 | 1.197 | 5,1% | 13,0% |

*La cartera de Construcción y Servicios se comprara con diciembre 2020

** Excluyendo la actividad de tratamiento de residuos de Reino Unido, que se ha reclasificado como actividad continuada, aunque Ferrovial continuará el proceso de desinversión a medio plazo.

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. 21-20 | TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG) | Var. 21-20 |
|-------------------|---------------------------------|------------|----------------------------|------------|
| Libra Esterlina | 0,8514 | -3,8% | 0,8676 | 0,6% |
| Dólar Americano | 1,1750 | 7,1% | 1,1987 | 8,8% |
| Dólar Canadiense | 1,4773 | -5,1% | 1,5221 | 1,5% |
| Zloty Polaco | 4,6320 | 1,6% | 4,5586 | 3,7% |
| Dólar Australiano | 1,5426 | -14,2% | 1,5648 | -8,8% |

Anexo III – Remuneración al accionista

La compañía celebró su Junta General de Accionistas el 9 de abril de 2021. En la misma se aprobaron dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

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

En el Consejo de Administración celebrado el 6 de mayo de 2021, se fijaron los términos del primer dividendo flexible (equivalente al dividendo complementario de 2020). Los resultados del primer dividendo fueron los siguientes:

- Precio fijo garantizado de compra de derechos por Ferrovial: 120
- Número de derechos de asignación gratuita necesarios para la asignación de una acción nueva: 0,197
- Fecha de referencia (“record date”): 14 de mayo
- Periodo de negociación de los derechos: 13-27 de mayo
- Periodo para solicitar la retribución en efectivo de Ferrovial: 13-24 de mayo

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El 25 de febrero de 2021, el Consejo de Administración de Ferrovial acordó llevar a cabo un programa de recompra de acciones propias de conformidad con la autorización concedida por la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 bajo el punto décimo del orden del día.

El Programa de Recompra se llevará a cabo según los siguientes términos:

- Finalidad: reducir el capital social de Ferrovial, previo acuerdo de la Junta General Ordinaria de Accionistas.
- Máxima inversión neta: 320 millones de euros o 22 millones de acciones, 3% del capital social de Ferrovial a la fecha de la comunicación del programa de recompra.
- Duración: 10 de marzo de 2021 - 3 de diciembre de 2021.

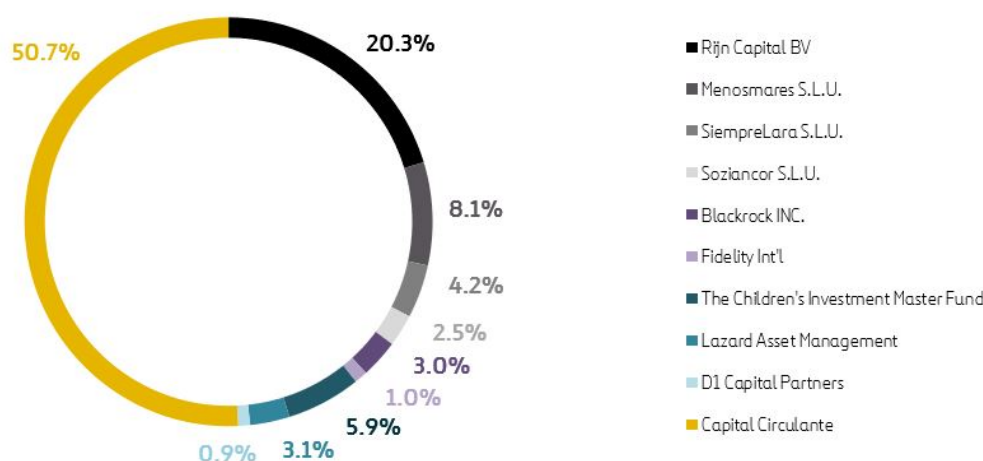
La Junta General de Accionistas del 9 de abril de 2021 aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 22 millones de acciones de Ferrovial, lo que representa el 3% del capital social.

Adicionalmente a las acciones adquiridas por el plan de recompra de acciones, a cierre de marzo 2020 Ferrovial mantenía 1.076.222 acciones propias de las cuales 634.034 acciones fueron adquiridas en 2020 y está previsto amortizar a lo largo de 2021.

El capital social de Ferrovial a 31 de marzo de 2021 era de 146.580.475,20 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 732.902.376 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

Anexo IV – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DE MARZO DE 2021



Anexo V – 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 de marzo 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 APM's en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación, se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>. Adicionalmente, en dicha página web se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales.

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado y activos por derecho de uso de arrendamientos.
 - **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado y de los activos por derecho de uso que se reportan en una línea separada).
 - **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.
 - **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
 - **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.
- En el caso de cambio en el modelo contable de un contrato o activo, cuando este sea material, la homogenización se realiza aplicando el mismo modelo contable al resultado operativo del año anterior.
 - Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
 - Con respecto a la división de Servicios, que en la Cuenta de Resultados Consolidada se presenta como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que esté clasificado por actividades discontinuadas.
 - Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LfL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos periodos con el tipo del período 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).
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión y su reconciliación en el Anexo a este documento.
 - **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para 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 sólo para el período actual comparado con el período anterior.
 - **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior, salvo por el siguiente ajuste, que se realizó exclusivamente en 2019: Con motivo de la adopción de la NIIF 16 sobre arrendamientos, y para una mejor comparación de las cifras de resultado bruto de explotación y resultado de explotación con las del año anterior, en el que aún no se aplicaba esta norma, se procedió a deshacer los ajustes por este concepto, revirtiendo el ajuste por gasto financiero y amortización del derecho de uso y reconociendo un mayor gasto operativo por los arrendamientos, como si la nueva norma no se hubiera aplicado en 2019.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), y otros activos financieros a corto 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 de Deuda Neta del Informe de Gestión Intermedio de marzo.
- **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.

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

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

CARTERA

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

- **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.

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan de la siguiente manera:
 - Divisiones de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos): los resultados proporcionales de los proyectos de infraestructuras se calculan como la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichos proyectos, independientemente del criterio de consolidación utilizado.
 - Resto de divisiones: los resultados proporcionales incluyen las mismas cifras que la cuenta de resultados consolidada, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional no sería relevante.
 - Esta información se prepara para las ventas y para el resultado bruto de explotación.
- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales es el mismo que el año anterior.