

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Resultados enero – marzo 2020



FOTO: NTE *Managed Lanes* Texas (EE.UU.).

7 de mayo de 2020

DISCLAIMER

Este informe no es un conjunto de cuentas provisionales según la NIC 34. La información financiera del primer trimestre incluida en este informe se ha visto afectada por el impacto del COVID-19, principalmente en la segunda quincena de marzo. Sin embargo, en este momento, debido a la incertidumbre sobre la velocidad y el grado de recuperación de la actividad, no es posible pronosticar cómo afectará la crisis sanitaria a los estados financieros de Grupo Ferrovial en 2020, particularmente en relación con los test de deterioro de los fondos de comercio, valor razonable de actividades discontinuadas o provisiones para contratos onerosos. Ferrovial continuará supervisando de cerca las condiciones del mercado y evidencias adicionales sobre mayores impactos económicos.

Este informe puede contener proyecciones a futuro sobre la compañía. Estas previsiones se basan en proyecciones y estimaciones financieras y sus asunciones subyacentes, informaciones sobre planes, objetivos y expectativas, que se refieren a estimaciones sobre, entre otros, el crecimiento futuro en las diferentes líneas de negocios y el negocio global, cuota de mercado, resultados financieros y otros aspectos relacionados con la actividad y situación de la compañía. Dichas proyecciones no representan, por su naturaleza, ninguna garantía de desempeño futuro y están sujetas a riesgos e incertidumbres y otros factores relevantes, que podrían determinar que los desarrollos y resultados finales difieran de los puestos de manifiesto en estas proyecciones. Además de conformidad con sus obligaciones legales o reglamentarias, la compañía no se compromete a actualizar o revisar ninguna proyección para reflejar los cambios en los eventos, condiciones o circunstancias en las que se basa dicha estimación.

Este informe puede contener información financiera que no haya sido auditada, revisada o verificada por una empresa independiente. Por lo tanto, la información aquí contenida debe considerarse en su conjunto y en combinación con el resto de información pública disponible sobre la compañía.

Ni este informe ni ninguna de la información aquí contenida constituye una oferta de compra, venta o intercambio, ni una solicitud de una oferta de compra, venta o intercambio de valores, ni ningún consejo o recomendación con respecto a dichos valores.



INVESTOR RELATIONS DEPARTMENT

e-mail: ir@ferrovial.es

T: +34 91 586 27 30

www.ferrovial.com

Ferrovial – Resultados enero – marzo 2020

IMPACTO COVID-19

Los resultados del **1T 2020 han estado afectados por la pandemia del COVID-19**, que se expandió principalmente en la segunda mitad de marzo. Esta pandemia global ha tenido un impacto sin precedentes y ha provocado que los gobiernos hayan tenido que tomar medidas en un entorno de elevada incertidumbre, en todo el mundo.

Ferrovial se enfrenta a la situación económica actual con una posición de liquidez en máximos históricos. En marzo de 2020, ex-proyectos de infraestructuras, la liquidez alcanzaba los 5.900 millones de euros, incluidas las líneas de liquidez disponibles por valor de 283 millones de euros en el segmento ex infraestructuras. La posición neta de caja ex infraestructuras se situó en 1.645 millones de euros al cierre de marzo de 2020 (incluyendo actividades discontinuadas).

Ante la situación del COVID-19, Ferrovial está adoptando todas las medidas necesarias para proteger la salud y seguridad de sus empleados y clientes como prioridad principal. La compañía está manteniendo su actividad y activos abiertos durante esta crisis. Entre las contribuciones para hacer frente a la pandemia actual se incluyen, entre otras:

- La prestación de servicios esenciales (mantenimiento de hospitales, gestión de ambulancias, establecimiento de centros de cuarentena y camas en hospitales, operación de infraestructuras de transporte estratégicas, limpieza de grandes ciudades)
- Desarrollo de una app para dar apoyo a los posibles casos positivos
- Ferrovial ha creado un fondo, "Ferrovial juntos COVID-19", para contribuir financieramente a reducir el impacto del COVID-19.

A nivel operativo, la pandemia del COVID-19 empezó a afectar a las actividades de Ferrovial en la última parte de marzo con distinto grado de intensidad en cada línea de negocio.

- En **Autopistas**, tras un fuerte comienzo de 2020, los niveles de tráfico sufrieron en las últimas dos semanas de marzo, ya que las medidas de confinamiento se extendieron por Europa y Norteamérica. El impacto ha sido superior en vehículos ligeros.

La evolución del tráfico en nuestras autopistas en marzo 2020 (y la evolución del 25 de abril al 1 de mayo) muestra el impacto por el COVID-19:

- **407 ETR:** -39,4% en marzo (-76% del 25 de abril al 1 de mayo).
- **Managed Lanes Texas:** NTE -31,6% y -61% respectivamente, LBJ -30,0% y -69% y NTE35W -23,5% y -49% respectivamente.

Estos activos gozan de una posición financiera sólida, así como de liquidez suficiente para cubrir sus obligaciones de deuda durante 2020.

- En **Aeropuertos**, el COVID-19 también ha tenido un fuerte impacto durante marzo:
 - **Heathrow:** El número de pasajeros cayó un -52,4% durante marzo de 2020 y alrededor del 97% en abril. Heathrow cuenta con una tesorería y líneas de crédito comprometidas por valor de 3.200 millones de libras, que pueden mantener una situación de liquidez al menos durante 12 meses, incluso bajo una situación de estrés sin ingresos.
 - **AGS** también ha experimentado una caída importante en sus niveles de tráfico (-57,3% en marzo de 2020). Las cifras de pasajeros ya mostraban caídas significativas a principios de año en comparación con el año anterior debido el colapso de Thomas Cook y Flybe. Tras la disposición de 38 millones de libras de líneas de crédito no dispuestas en marzo, la posición de tesorería asciende a 61 millones de libras a 31 de marzo de 2020.
- **Construcción:** el impacto del COVID-19 ha sido limitado, ya que las cuarentenas y la deceleración en la ejecución de varios proyectos en España ocurrieron en la última parte del 1T 2020.
- **Servicios:** el impacto del COVID-19 se ha experimentado principalmente en España y de forma más limitada en otros lugares.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN

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

- **Ferrovial** continúa con su programa de reducción de costes, tal y como anunció en la presentación estratégica "*Horizon 24*". El nuevo modelo operativo facilitará una reducción de costes por valor de 50 millones de euros al año a partir de 2021 y una reducción de costes de 20 millones de euros en 2020. En el marco de este plan se han registrado 39 millones de euros de provisiones.
- **Autopistas:** todas las autopistas han pasado por una revisión de sus planes de *opex* y *capex* se han evaluado varias medidas que podrían aplicarse en función de la duración de la situación actual. En términos de *opex*, se ha ajustado la plantilla, se han paralizado las nuevas contrataciones de personal, se han cancelado los programas de publicidad y *marketing* y se han reducido los servicios externalizados al mismo tiempo que se mantienen los niveles de calidad y seguridad. Todos los planes de *capex* no esenciales se han retrasado.
- **Aeropuertos:** Se han tomado medidas para reducir el *opex* a través de la reducción de las operaciones, rediseñando la organización, cancelando la retribución de los cargos ejecutivos, reduciendo la remuneración de empleados, paralizando la contratación de personal y eliminando todos los costes no esenciales. Hay conversaciones en marcha con el Gobierno sobre las medidas y permisos del plan de retención de empleo. Todos los proyectos de *Capex* están bajo revisión y se han retrasado o cancelado los desembolsos de *capex* no esenciales.
- **Construcción:** Las medidas para reducir los efectos negativos incluyen: reducción de costes y ajuste de los calendarios de los proyectos para recuperar las horas de trabajo, reclamaciones de plazos y compensación parcial de costes potenciales por fuerza mayor y cambios legislativos.
- **Servicios:** La sociedad recurrirá a las medidas de flexibilización proporcionadas por los diversos gobiernos, incluyendo ERTes y aplazamientos en el pago de impuestos.

La reducción de gastos de estructura también se está analizando en las distintas geografías a medida que evoluciona la situación del COVID-19.

1T 2020 RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas:** 1.379 millones de euros (+12,0% comparable) con mayor contribución de Construcción (+11,9% comparable) y Autopistas (+6,9% comparable).
- **RBE:** 75 millones de euros (-231 millones de euros en 1T 2019, impactado por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción). El RBE en 1T 2020 se vio impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la sociedad en el marco de las iniciativas recogidas en nuestro plan "*Horizon 24*".

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

El total de dividendos de los proyectos recibidos por Ferrovial alcanzaron 129 millones de euros en 1T 2020 (+10,2%).

- **407 ETR: distribuyó 312,5 millones de dólares canadienses**, +25% vs. 1T 2019. Ferrovial recibió 90 millones de euros. El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia durante el 2T y analizará cualquier posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.
- **Heathrow: distribuyó 100 millones de libras** en línea con 1T 2019. Los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 29 millones de euros.
- **Otras autopistas: 6 millones de euros** de dividendos recibidos en 1T 2020.

- **Servicios: 3 millones de euros** de dividendos de proyectos (7 millones de euros en 1T 2019).

VENTA DE BROADSPECTRUM

Ferrovial alcanzó un acuerdo para la venta de Broadspectrum a Ventia Services Group por un *equity value* de 485 millones de dólares australianos en diciembre de 2019. La Comisión de la Competencia y Consumo Australiana (ACCC) dio en abril su autorización para la venta. El cierre está pendiente únicamente de la autorización del FIRB.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: la evolución del tráfico ha sido negativa de forma generalizada a causa de la pandemia del COVID-19. El impacto ha sido superior en los vehículos ligeros. Pese a este hecho, los ingresos crecieron (+6,9% en términos comparables) gracias a las *Managed Lanes* (ML) de Estados Unidos, con una aportación superior de la NTE35W. En términos comparables, el RBE aumentó un +7,3% para alcanzar los 93 millones de euros. El tráfico en 407 ETR registró un crecimiento del +1,1% hasta febrero y en marzo se redujo un -39,4% comparable. Las *Managed Lanes* mostraron un crecimiento sostenido en enero y febrero frente al mismo periodo del año anterior, mientras que el COVID-19 afectó sustancialmente a su evolución en marzo, por lo que la evolución fue negativa en las tres ML de Texas durante este mes. En las ML, el tráfico de pesados mayor resiliencia con evolución positiva en el trimestre.

Aeropuertos: El número de pasajeros en Heathrow descendió un -18,3% en 1T 2020; las ventas cayeron un -12,6% y el RBE un -22,4%. El RBE de AGS se vio afectado por el menor volumen de pasajeros en los tres aeropuertos (-23,9%) a causa del impacto del COVID-19, del colapso de Flybe en marzo y de la menor demanda y cancelaciones de rutas, lo que se compensó parcialmente por la bajada de los costes operativos (ahorro de costes de personal y menos costes de mantenimiento y seguridad).

Construcción: ventas (+11,9% comparable), con el 87% de la contribución internacional. El RBE se situó en 12 millones de euros vs. -332 millones de euros en 1T 2019, impactado por la provisión para tres contratos en EE.UU. El margen RE alcanzó 0,9% en 1T 2020, como se estimaba. La cartera se situó en 11.018 millones de euros (-2,0% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por más de 1.200 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): Ante la situación actual de incertidumbre por el COVID-19, se ha decidido mantener el resultado de la división a cero, excepto para aquellas actividades que han generado pérdidas (Amey y Ferrovial Servicios Internacional), en las que se ha registrado una provisión del valor razonable equivalente a las pérdidas (-16 millones de euros). Ferrovial continuará monitorizando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de las actividades discontinuadas, a medida que se obtenga una mayor evidencia sobre el impacto de la pandemia en estas actividades.

POSICIÓN FINANCIERA EXINFRAESTRUCTURAS

1.645 millones de euros de caja ex-infra (incluyendo actividades discontinuadas). La deuda neta de proyectos de infraestructuras se situó en 4.647 millones de euros (4.588 millones de euros en diciembre 2019). La deuda neta consolidada alcanzó 3.001 millones de euros (2.957 millones de diciembre 2019).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	MAR-20	MAR-19
VENTAS	1.379	1.229
Provisión de Construcción*		-345
RBE	75	-231
Amortización de inmovilizado	-49	-33
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-11
RE**	26	-275
RESULTADO FINANCIERO	-62	-61
Puesta en equivalencia	-35	55
BAI	-71	-281
Impuesto sobre beneficios	-10	63
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-81	-218
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-16	74
RDO CONSOLIDADO	-97	-144
Rdo. atribuido a socios externos	-13	46
RESULTADO DEL EJERCICIO	-111	-98

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

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	93	93	-0,6%	7,3%
Aeropuertos	-5	-4	-5,4%	14,5%
Construcción	34	-320	110,6%	n.s.
Otros	-48	0	n.a.	n.a.
Total RBE	75	-231	132,3%	145,3%

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	MAR-20	MAR-19	COMPARABLE
Autopistas	141	146	-3,5%
Aeropuertos	90	118	-23,8%
Construcción ex-provisión	24	2	n.s.
Otros	-8	-7	-9,3%
Total RBE	248	259	-4,5%

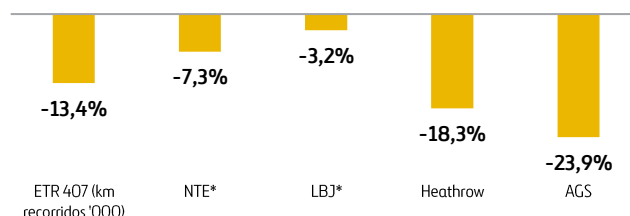
Cifras comparables

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	MAR-20	DIC-19
PNT ex-proyectos infraestructura	1.645	1.631
PNT proyectos infraestructura	-4.647	-4.588
Autopistas	-4.287	-4.220
Resto	-360	-368
Posición neta de tesorería total	-3.001	-2.957

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

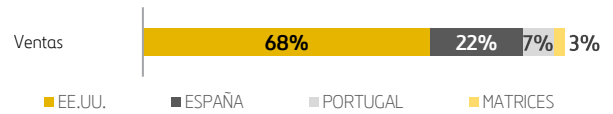
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO



*Transacciones

Autopistas

€mn; % comparable



Las ventas se incrementaron por mayor contribución de las *Managed Lanes*. EE.UU. contribuyó cerca del 70% de los ingresos.

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

	MAR-20	MAR-19	VAR.
Longitud media (km)	20,88	20,79	0,4%
Trafico/trayecto (mn)	23,51	27,27	-13,8%
VKTs (mn)	490,77	566,89	-13,4%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	12,11	11,25	7,6%

VKT (Vehicle kilometres travelled)

En 1T 2020, los km recorridos (VKTs) cayeron un -13,4% a causa principalmente de la reducción del tráfico por las medidas adoptadas por las autoridades para combatir la propagación del COVID-19, provocando el cierre de escuelas y negocios no esenciales, el aumento del teletrabajo y la necesidad de que la población permaneciese en casa. Antes del COVID-19, los volúmenes de tráfico eran comparables a los del mismo periodo de 2019, con ligeros incrementos en VKTs. Desde el inicio de la pandemia del COVID-19, los niveles de tráfico han caído con fuerza en la 407 ETR, con una reducción media de volumen de viajes del 75%.

Tráfico trimestral

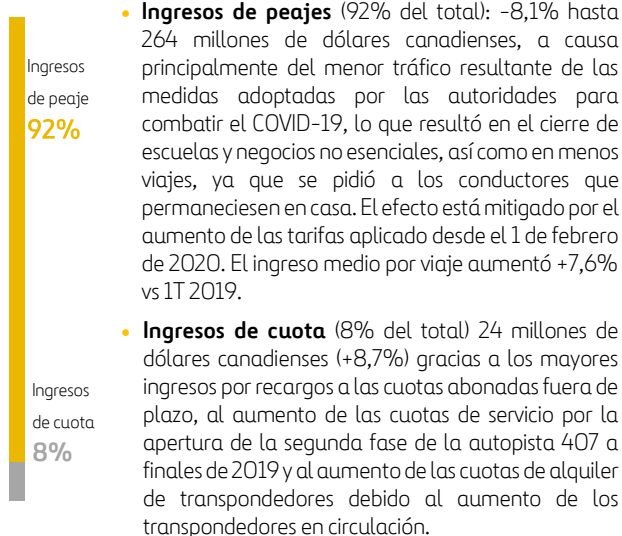


P&G

(Millones de dólares canadienses)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Ventas	288	309	-6,9%
RBE	239	263	-9,2%
margen RBE	82,9%	85,0%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas

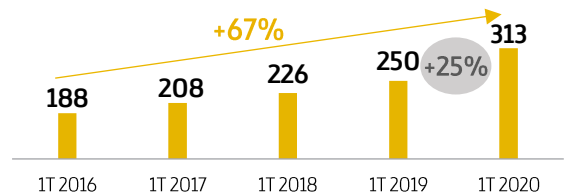


OPEX +5,8%, fundamentalmente a causa de los mayores costes operativos de sistemas debido a la nueva implementación de la herramienta para la planificación de recursos de la empresa (ERP) y costes de seguridad, mayores costes operativos por clientes derivados del aumento de provisiones por cuentas de dudoso cobro, costes de personal, gastos bancarios y gastos generales y de administración más

elevados. El aumento de los gastos se compensó con menores costes de operación de las autopistas debido a la reclasificación de algunos costes de mantenimiento para el invierno a la categoría de gastos por amortización, junto con el menor uso de sal gracias a las condiciones meteorológicas favorables.

RBE -9,2%, debido a los menores ingresos derivados de la caída del tráfico por la pandemia del COVID-19, junto con mayores gastos de explotación. El margen RBE fue del 82,9% vs. 85,0% en 1T 2019.

Dividendos de 1T 2020 alcanzaron 312,5 millones de dólares canadienses +25% vs. 1T 2019. Los dividendos distribuidos a Ferrovial en el primer trimestre del año ascendieron a 90 millones de euros. El Consejo de la 407 seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia durante el segundo trimestre y analizará cualquier posible reparto de dividendos a los accionistas.



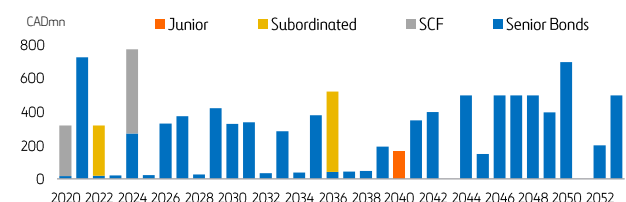
Deuda neta a cierre de marzo: 8.130 millones de dólares canadienses (coste medio 4,12%). Aproximadamente el 47% de la deuda tiene un vencimiento superior a 20 años. Los próximos vencimientos de bonos son 816 millones de dólares canadienses este año, 724 millones en 2021 y 318 millones en 2022.

El 4 de marzo, 407 ETR emitió Senior Notes al 2,84% por valor de 700 millones de dólares canadienses de capital principal, serie 20-A1, con vencimiento el 7 de marzo de 2050.

Calificación crediticia de 407 ETR

- S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado el 13 de abril 2020.
- DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado el 12 de diciembre 2019.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Tarifas 407 ETR

El 31 de diciembre de 2019, 407 ETR anunció un aumento de las tarifas y una mayor segmentación por estaciones, lo que empezó a aplicarse desde el 1 de febrero de 2020. Dado el impacto de la pandemia del COVID-19, la autopista seguirá aplicando las tarifas actuales de primavera, vigentes desde el 1 de febrero de 2020, y pospondrá las tarifas de verano anunciadas en diciembre de 2019.

407 ETR en la Comunidad

407 ETR y sus empleados siguen sirviendo a las comunidades cercanas al corredor de la 407 ETR y apoyan sus objetivos de responsabilidad social corporativa en el área metropolitana de Toronto (GTA). La autopista se centra en mejorar la vida de sus clientes y de las comunidades de la zona. 407 ETR apoya de manera directa a 13 hospitales y centros de rehabilitación local en la GTA y recientemente ha donado más de 300.000 dólares canadienses en forma de accesos gratuitos a la 407 ETR para los trabajadores que se enfrentan a la pandemia del COVID-19 en primera línea en varios hospitales conectados a la 407 ETR.

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

MANAGED LANES TEXAS (EE.UU.)

Las Managed Lanes (MLs) mostraron un crecimiento sostenido del tráfico durante enero y febrero frente al mismo periodo del año anterior, con el impacto del COVID-19 en marzo, el tráfico resultó negativo para las tres MLs de Texas:

- Enero y Febrero: NTE +6,5%, LBJ +11,6% & NTE35W +19,8%.
- Marzo: NTE -31,6%, LBJ -30,0% & NTE35W -23,5%.

En términos de ventas, durante 1T 2020, las MLs de Texas mostraron un aumento (NTE +2,4%, LBJ +2,4% & NTE35W +3,6%) a pesar del tráfico negativo y ayudado por los incrementos de tarifas en el período, con la tarifa media por transacción incrementándose un +10,8% en NTE, +5,5% en LBJ y +34,8% en NTE35W. Aunque las tarifas en las MLs de Texas se ajustan dinámicamente con el tráfico, el operador aplica un conjunto de tarifas mínimas predefinidas según el momento del día. Estas tarifas mínimas son más altas que las observadas en otras *Managed Lanes* similares en EE.UU., lo que explica que la tarifa baja disminuya cuando los niveles de tráfico caen.

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En el primer trimestre de 2020, el tráfico se redujo un -7,3%. El crecimiento en enero y febrero se diluyó con la caída del tráfico en marzo provocada por el COVID-19. El crecimiento este año hasta febrero era del +6,5% y la caída en marzo fue del -31,6%.

El tráfico en 1T 2020, excluyendo el impacto del COVID-19, se benefició del crecimiento continuado del tráfico aportado por la NTE 35W, que se conecta al Segmento 1 de la NTE, y de la 183 TEXpress (*Midtown Express*), que se conecta al Segmento 2. Los trabajos de construcción vigentes en *Mark IV Parkway* en el extremo oeste y en la SH-121 afectaron al crecimiento en los primeros dos meses.

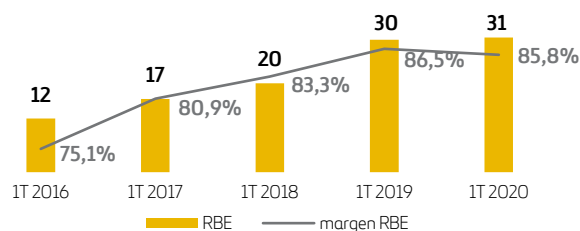
	MAR-20	MAR-19	VAR.
Transacciones (mn)	7	8	-7,3%
Ventas (USD mn)	36	35	2,4%
RBE (USD mn)	31	30	1,6%
margen RBE	85,8%	86,5%	

La **tarifa media por transacción en 1T 2020** alcanzó los 4,8 dólares frente a los 4,3 dólares de 1T 2019 (+10,8%).

Ventas alcanzaron 36 millones de dólares (+2,4% vs. 1T 2019) debido a mayores tarifas, compensadas por el descenso del tráfico debido a la situación del COVID-19.

RBE ascendió a 31 millones de dólares (+1,6% vs. 1T 2019). El margen RBE fue del 85,8% (-69 puntos básicos vs. 1T 2019).

EVOLUCIÓN RBE DE NTE



La **deuda neta de NTE** a marzo 2020 alcanzó 1.218 millones de dólares (1.234 millones en diciembre 2019), a un coste medio de 3,72%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

Tráfico: reducción del -3,2% en 1T de 2020, ya que la caída del tráfico por el Covid-19 en marzo diluyó el fuerte crecimiento de enero y febrero. El crecimiento este año hasta febrero fue del +11,6% y la caída en marzo fue del -30,0%.

Tráfico en 1T 2020, excluyendo el impacto del COVID-19, se benefició del crecimiento sostenido del tráfico de 183 TEXpress (*Midtown Express*) y del incremento del tráfico de la US-75 tras la finalización de las actividades de construcción en su intersección con la autopista *President George Bush* en 2T 2019. La 183 TEXpress conecta directamente con el segmento 1 de LBJ, proporcionando una nueva conexión directa entre los dos corredores de *Managed Lanes*. Los trabajos preparatorios relacionados con las obras del proyecto 635 East *managed lanes* no tuvieron un impacto significativo en el tráfico en el 1T.

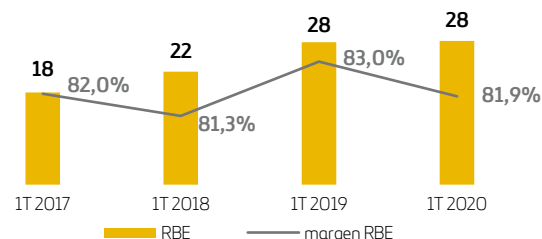
	MAR-20	MAR-19	VAR.
Transacciones (mn)	11	11	-3,2%
Ventas (USD mn)	35	34	2,4%
RBE (USD mn)	28	28	0,9%
margen RBE	81,9%	83,1%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2020 alcanzó 3,3 dólares vs. 3,1 dólares en 1T 2019 (+5,5%).

Ventas alcanzaron 35 millones de dólares (+2,4% vs. 1T 2019) debido a mayores tarifas, compensadas por el descenso del tráfico debido a la situación del COVID-19.

EL RBE ascendió a 28 millones de dólares (+0,9% vs 1T 2019), con un margen RBE del 81,9%.

EVOLUCIÓN RBE DE LBJ



La **deuda neta de LBJ** a marzo 2020 alcanzó 1.400 millones de dólares (1.407 millones en diciembre 2019), a un coste medio del 5,36%.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

El tráfico de la **NTE 35W** aumentó un +3,6% en 1T 2020 pese a que el descenso del tráfico causado por el COVID-19 eliminó el fuerte crecimiento de enero y febrero. El crecimiento este año hasta febrero fue del +19,8% y la caída en marzo fue del -23,5%.

El fuerte crecimiento del tráfico en enero y febrero es el resultado de La fase de *ramp-up*, que incluye el tráfico que regresa a la autopista y el aumento tráfico que opta por *managed lanes* dentro del corredor.

Evolución Trimestral	MAR-20	MAR-19	VAR.
Transacciones (mn)	7	7	3,6%
Ventas (USD mn)	24	17	39,2%
RBE (USD mn)	20	13	56,0%
margen RBE	84,2%	75,1%	

La **tarifa media por transacción** en 1T 2020 alcanzó 3,2 dólares vs. 2,4 dólares en 1T 2019 (+34,8%).

Ventas alcanzaron 24 millones de dólares (+39,2% vs. 1T 2019) debido al continuo crecimiento del tráfico (parcialmente compensada por los efectos de la situación del COVID-19) y a mayores tarifas.

EL RBE ascendió a 20 millones de dólares (+56,0% vs 1T 2019), con un margen RBE del 84,2%.

La deuda neta de NTE 35W a marzo de 2020 alcanzó 840 millones de dólares, a un coste medio de 4,48% (incluyendo el segmento 3C).

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global)

Desarrollo, diseño, construcción y operación del Segmento 3C:



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

Duración: la concesión termina en 2061

Operación & Mantenimiento (O&M) 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 MANAGED LANES (50,1%, consolidación global)

La parte norte de I-77 Express abrió el 1 de junio de 2019, y la parte sur abrió el 16 de noviembre de 2019.

Tras unos pocos meses de operación a pleno rendimiento, las velocidades medias en todo el corredor son más rápidas que en los niveles pre-construcción, pese al mayor tráfico de la autopista. El Covid-19 ha afectado negativamente al tráfico, especialmente desde la semana del 22 de marzo, cuando las autoridades del área de Charlotte ordenaron el confinamiento, y la semana anterior.

Evolución Trimestral	MAR-20
Transacciones (mn)	7
Ventas (USD mn)	6
RBE (USD mn)	2
margen RBE	39,8%

OTRAS AUTOPISTAS

Ferrovial incluye en su cartera 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 (vencimientos medios totales de 16 años). Entre los proyectos por disponibilidad más relevantes sin riesgo de tráfico o equivalentes mantenidos por Ferrovial se encuentran: Autema, A-66, Algarve, Norte Litoral y M3 (excepto Autema, todos consolidados por puesta en equivalencia). Autema se considera un activo financiero sin riesgo de tráfico dada la garantía de rendimiento financiero del Gobierno regional de Catalunya. El Gobierno regional comunicó la retirada de este apoyo. Ferrovial está apelando a la Corte Suprema sobre el asunto.

La evolución del tráfico en los países mencionados anteriormente fue la siguiente:

- **España:** El tráfico en las autopistas españolas durante el 1T ha estado afectado por la crisis del COVID-19. El tráfico en los dos primeros meses de 2020 siguió la tendencia observada en 2019. Hasta febrero, Ausol I y Ausol II acumularon un crecimiento del +4,5% y del +1,3%, respectivamente. El tráfico en marzo estuvo afectado por la declaración del Estado de Alarma y la suspensión de las actividades no esenciales (-46,6% en Ausol I y -42,5% en Ausol II en marzo), con una evolución del tráfico en el 1T 2020 del -14,2% y del -14,3%, respectivamente, y del -19,2% en Autema.
- **Portugal:** La pandemia del COVID-19 afectó también al tráfico, cuyas cifras acumuladas hasta febrero mostraban una continuación de la tendencia observada a finales de 2019 en Norte Litoral (+2,9%) y Azores (+3,9%), así como un repunte en Algarve (+7,3%). Sin embargo, las restricciones de movilidad impuestas en Portugal provocaron caídas significativas en marzo. El tráfico en marzo cayó un -38,6% en Algarve, un -34,3% en Norte Litoral y un -24,1% en Azores, lo que supone caídas del tráfico en el 1T del -9,8%, -10,0% y -5,8%, respectivamente.
- **Irlanda:** El tráfico también fue negativo a causa de la crisis del COVID-19. El crecimiento acumulado hasta febrero fue del +2,2% en la M4 y del +3,2% en la M3, valores ligeramente inferiores a los observados en 4T 2019, a causa en gran parte de un febrero excepcionalmente lluvioso. En marzo, las restricciones de la movilidad provocaron caídas mensuales del -28,0% en la M4 y del -23,4% en la M3, lo que deja los resultados del trimestre en un -8,6% y un -6,0%, respectivamente.

ACTIVOS EN DESARROLLO

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles		-79	-766	
NTE 35W(*)		-79	-766	54%
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles		-694	-1.435	
I-66		-694	-1.435	50%
Activos financieros	-70	-67	-1.197	
Ruta del Cacao (**)	-54		-93	30%
Silvertown Tunnel	0	-26	-219	23%
Bratislava		-30	-690	35%
OSARs	-17	-11	-195	50%

(*) Capital invertido y comprometido se refiere al segmento 3C. Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. (**) El 28 de octubre de 2019, cierre formal de la venta de la participación del 41.75% al 30%.

- **I-66 (Virginia, EEUU):** comprende la construcción de 35 Km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, Condado de Fairfax). Plazo de construcción hasta 2022, y la concesión alcanza los 50 años desde el cierre comercial. Los trabajos de diseño y construcción están completados al 32%.
- **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 69,5%.
- **Ruta del Cacao:** 81 Km de nueva carretera, mejora de 108 Km de carretera existente, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completados en un 54%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- En **Maryland**, MDOT completó el proceso de precalificación el 7 de febrero para la fase 1 del "*Maryland Congestion Relief Program*" (Programa de reducción de la congestión de Maryland). Cintra está trabajando como parte de un consorcio para la fase de precalificación que se presentará en mayo de 2020. La presentación de ofertas está prevista para 1T 2021.
- **Georgia Managed Lanes Program** (Atlanta) se está analizando. En febrero, el Departamento de Transporte de Georgia (GDOT) lanzó el proceso para el primer proyecto, **SR-400** (un proyecto de construcción por valor de unos 1.800 millones de dólares y 17 millas) licitado como contrato de diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento (DBFOM, por sus siglas en inglés) y como proyecto de pago por disponibilidad, con fecha de precalificación en mayo de 2020 y fecha de presentación de ofertas en julio de 2021. GDOT sigue analizando el modelo que se adoptará en los otros 4 proyectos que conforman el programa.
- Cintra está siguiendo varios proyectos en interés en varios Estados (Illinois, Virginia y Texas) siguiendo el esquema de *Managed Lane*.

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

Aeropuertos

Aportan **-71 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 1T 2020**, vs. 25 millones en 1T 2019.

- **HAH:** -54 millones de euros en 1T 2020 (28 millones de euros en 1T 2019) principalmente impactado por:
 - El impacto de la pandemia del COVID-19.
 - Una provisión de reestructuración (-7 millones de euros)
 - La eliminación del *Capex* relativo a ciertos proyectos (-12 millones de euros)
 - Una regularización del tipo impositivo diferido (-29 millones de euros) después de que el gobierno mantuviese el impuesto de sociedades en el 19% frente al 17% previamente aprobado.

- **AGS:** -17 millones de euros en 1T 2020 (-3 millones de euros en 1T 2019).

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

- **HAH:** 100 millones de libras, en línea con 1T 2019 (100 millones de libras). Los dividendos que correspondieron a **Ferrovial ascendieron a 29 millones de euros.**
- **AGS:** no se espera que distribuya dividendos en 2020.

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

RESPUESTA DE HEATHROW FRENTE AL COVID-19

El impacto global del COVID-19 ha sido repentino y significativo, pero Heathrow sigue abierto como nexo principal de abastecimiento para equipos médicos vitales, medicinas y comida a Reino Unido, así como vuelos de repatriación para ciudadanos británicos ubicados en el extranjero.

Heathrow colabora estrechamente con el Departamento de Salud Pública de Inglaterra para facilitar su trabajo en las terminales con el objetivo de mantener la seguridad del aeropuerto y salvaguardar la salud y la seguridad de los pasajeros y empleados.

La evolución financiera de Heathrow sufrirá un impacto significativo por esta situación sin precedentes, por lo que **se han adoptado varias medidas inmediatas para proteger su resiliencia financiera.** Se espera que con estas iniciativas los costes operativos se reduzcan al menos un -30% en 2020. Entre estas medidas se incluyen:

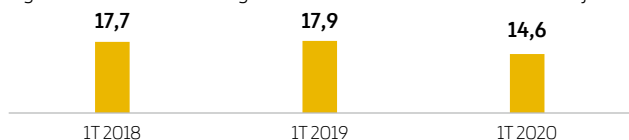
- Reducción y consolidación de operaciones en una única pista y en las terminales 2 y 5.
- Rediseño de la organización de Heathrow
- Cancelación de la retribución de los cargos ejecutivos, reducción de la remuneración a empleados, paralización de contrataciones y eliminación de todos los gastos no esenciales.
- Conversaciones con el Gobierno sobre las medidas para la reducción de la base de costes, por ejemplo, una reducción o diferimiento de las tasas comerciales, pagos de IVA o del impuesto de sociedades, o un ahorro en los costes de presencia policial.
- Heathrow está empleando un plan gubernamental de mantenimiento del empleo y ha comenzado a dar bajas temporales a algunos empleados.

Se ha llevado a cabo una revisión de todos los proyectos de *capex* para proteger la posición de caja y mantener su seguridad y resiliencia. En 2020 se estima una reducción de las inversiones de capital hasta los 500 millones de libras, comparado con los 1.100 millones de libras incluidos en la última presentación de Inversores publicada.

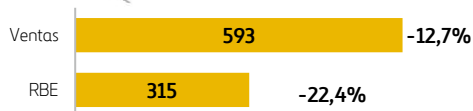
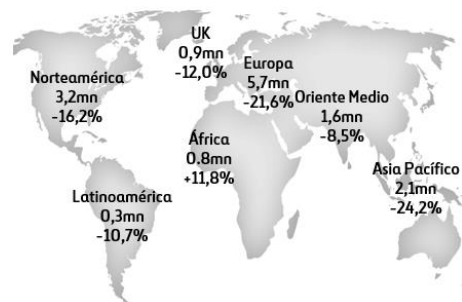
Heathrow cuenta con una tesorería y líneas de crédito comprometidas por valor de 3.200 millones de libras, que pueden mantener una situación de liquidez al menos durante 12 meses, incluso bajo una situación de estrés sin ingresos. Heathrow sigue comprometido a su calificación crediticia de “*investment grade*” en el medio plazo.

TRÁFICO

El número de pasajeros cayó un **-18,3% en 1T 2020 hasta 14,6 millones** y disminuyó alrededor de un 97% en abril. Se espera que esta tendencia de debilidad en la demanda de pasajeros prosiga hasta que los gobiernos consideren seguro levantar las restricciones a los viajes.



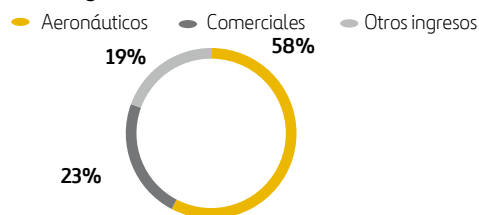
(Millones de pasajeros)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Reino Unido	0,9	1,0	-12,0%
Europa	5,7	7,3	-21,6%
Intercontinental	8,1	9,6	-16,3%
Total	14,6	17,9	-18,3%



Ingresos: -12,7% en 1T 2020 hasta los 593 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -16,2% respecto al 1T 2019, la caída se debe principalmente al menor número de pasajeros. El menor movimiento de aeronaves también redujo los ingresos tras la suspensión temporal de la Comisión Europea de la regla de uso de slots en los aeropuertos en este periodo. Los ingresos por pasajero aumentaron, ya que las aerolíneas se beneficiaron del reembolso logrado tras el acuerdo comercial con las aerolíneas en 2019. Este reembolso es probable que no se abone en 2020, ya que el número de pasajeros anual previsiblemente no alcanzará el umbral requerido.
- **Comerciales:** -15,0% a causa del menor número de pasajeros. Las ventas comerciales por pasajero aumentaron un +4% hasta 9,28 libras (8,92 libras en 1T 2019).
- **Otros ingresos:** +3,6% vs. 1T 2019. Los ingresos inmobiliarios y otros ingresos crecieron un 31,0% gracias a los cobros por acceso a la vía ferroviaria. Heathrow Express experimentó una caída de ingresos del -25,9% principalmente debido a la caída de pasajeros.

Aportación a los ingresos:



Costes operativos ajustados: +1,8% hasta 278 millones de libras. Entre las razones del aumento de costes se incluye el servicio a pasajeros con movilidad reducida y la adopción de un nuevo control de equipajes. El incremento del 25% de suministros públicos y otros costes se debe al

aumento de las tasas gubernamentales en el uso de suministros públicos al mismo tiempo que se registró una caída general del consumo. Como la base de costes es en gran parte fija en el corto plazo, los costes operativos por pasajero han aumentado mientras que las cifras de pasajeros han disminuido. Costes operativos por pasajero +24,7% a 18,98 libras (15,22 libras en 1T 2019).

Los costes operativos de marzo (mes estanco) disminuyeron un -5,4% respecto al año anterior. Este dato refleja el resultado de algunas de las acciones inmediatas que Heathrow ha adoptado para reducir la base de costes.

El **RBE ajustado** descendió -22,4% hasta 315 millones de libras, con un margen RBE ajustado de 53,1% (59,8% en 1T 2019).

Partidas excepcionales: como consecuencia del impacto del COVID-19 y el retraso de la expansión (en aplicación de la sentencia del Tribunal de Apelación de suspender el *Airports National Policy Statement*), Heathrow ha realizado una revisión detallada de su diseño organizativo para simplificar las operaciones y reducir sus costes. Como resultado, Heathrow ha provisionado en el periodo 30 millones de libras en costes excepcionales relativos a este programa de transformación. El aeropuerto también ha revisado sus proyectos de inversión. Como resultado del impacto del COVID-19, varios proyectos han quedado en espera mientras que otros probablemente no se reiniciarán en un futuro próximo. Esto ha resultado en una eliminación excepcional del balance de costes previamente capitalizados por valor de 52 millones de libras en 1T 2020. Estos costes permanecen en el RAB y siguen generando un retorno.

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 4,16%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (4,73% en diciembre 2019).

(Millones de libras)	MAR-20	DIC-18	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	75	75	
Subordinada	2.193	1.889	16,1%
Grupo securitizado	13.674	12.840	6,5%
Caja y ajustes	-30	-35	-14,8%
Total	15.912	14.769	7,7%

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

Regulatory Asset Base (RAB): A 31 de marzo 2020, el RAB alcanzó los 16.646 millones de libras (16.598 millones en diciembre de 2019).

Expansión de Heathrow: El 27 de febrero, el Tribunal de Apelación concluyó que el Gobierno no cumplió con su obligación de incluir el Acuerdo por el Clima de París en la *Airports National Policy Statement* ('ANPS'). El Tribunal declaró que el ANPS no tiene efecto legal al menos hasta que el Gobierno lleve a cabo una revisión del mismo.

El Gobierno rechazó apelar directamente al Tribunal Supremo, pero Heathrow y otras partes interesadas solicitaron permiso para apelar la sentencia del Tribunal de Apelación.

Heathrow ya se ha colocado al frente del sector de la aviación de Reino Unido al comprometerse con un plan de cero emisiones netas para el año 2050, en línea con el Acuerdo de París, y está listo para trabajar con el Gobierno y alcanzar este objetivo. Expandir Heathrow sigue siendo fundamental en la estrategia de largo plazo una vez que se supere la situación del COVID-19 y comience la fase de recuperación..

Periodo regulatorio: En diciembre de 2019, Heathrow presentó su Plan Inicial de Negocio (IBP, por sus siglas en inglés) a la CAA (Autoridad de Aviación Civil). El IBP incluía las propuestas de Heathrow para el marco regulatorio del periodo de control de precios de H7, cuyo inicio está previsto para el 1 de enero de 2022. Ante la sentencia del Tribunal de Apelación de dejar a un lado la ANSP, Heathrow planea proporcionar una previsión inicial actualizada de componentes regulatorios (*regulatory building blocks*) y los potenciales precios resultantes en los próximos meses.

La CAA también continúa su análisis sobre el marco regulatorio para H7 con su última consulta publicada en abril de 2020. El documento proporciona una actualización sobre el calendario para H7, confirmando

la necesidad de que Heathrow presente una revisión o una versión final del plan de negocio (RBP, *revised business plan*) en otoño 2020 para establecer el control de precios de H7 en 2022. También señala el impacto de COVID-19 y la necesidad de revisar cómo gestionar la incertidumbre a través del marco regulatorio de Heathrow. La CAA publicará un nuevo documento de consulta en junio 2020.

La actual crisis de COVID-19 es otro ejemplo que demuestra que la regulación vigente no ha logrado crear un equilibrio a largo plazo entre riesgos y recompensas dados los riesgos asimétricos que afronta Heathrow. Este desequilibrio amenaza la sostenibilidad de la inversión para los consumidores. Heathrow continuará colaborando con la CAA para garantizar que se cree un marco justo que conduzca a los incentivos correctos para la inversión en beneficio de los consumidores y cumpla con las obligaciones de la CAA sobre financiabilidad en el contexto de H7.

Heathrow seguirá recibiendo *feedback* sobre su Plan Inicial de Negocio (IBP) de las aerolíneas y otros *stakeholders* a lo largo del verano de 2020. Este *feedback* se reflejará en el Plan Final de Negocio (RBP). La CAA usará el RBP de Heathrow para fundamentar sus hipótesis para establecer el nivel de control de precios de H7.

Por último, Heathrow publicó en marzo su respuesta a la consulta de la CAA sobre el diseño preliminar y los costes de construcción asociados con la expansión de Heathrow - costes de categoría B y preliminares de categoría C. Heathrow transmitió su preocupación de que algunas propuestas no ofrecen el equilibrio necesario de incentivos para la inversión. Heathrow también solicitó que, ante la sentencia del Tribunal de Apelación, la CAA confirme su política sobre el tratamiento de estas categorías de gasto incurrido hasta la fecha. Heathrow espera que la CAA informe sobre el tratamiento de estos costes en 2T 2020.

Crecimiento Sostenible: Independientemente de los retos significativos derivados de la situación del COVID-19, Heathrow mantiene su objetivo a largo plazo de crecimiento, y hacer frente al cambio climático seguirá siendo el gran reto al que la sociedad y la industria aeroportuaria se enfrentarán a medio y largo plazo.

Heathrow **mantiene el foco en la descarbonización y en alinear al aeropuerto y al sector con los objetivos del Acuerdo de París sobre el cambio climático**, mientras mantiene su posición de que el Gobierno de Reino Unido incluya a la aviación dentro del objetivo del país de alcanzar cero emisiones netas de carbono en 2050.

En 1T 2020, Heathrow se abasteció con un volumen significativo de gas verde, lo que ayudará a estimular el crecimiento de esta importante materia prima. Además, Heathrow ha seguido invirtiendo en soluciones naturales para el cambio climático en Reino Unido, como la creación de bosques en Escocia. El objetivo es capturar el carbono de las emisiones de los próximos años en el marco de la transición a cero emisiones netas.

Estrategia de sostenibilidad Heathrow 2.0. En febrero, Heathrow publicó su último informe de brecha salarial, que recoge los avances logrados y muestra que la brecha es menor a la media nacional. Sin embargo, hay margen para mejorar la representación de las mujeres y de las minorías étnicas en puestos directivos, lo que se ha tenido en cuenta de cara al rediseño de la organización.

Satisfacción de usuarios: Heathrow consiguió una puntuación de 4,20 de un máximo de 5,00 (4,18 en 1T 2019). Un 84.1% de los pasajeros encuestados calificaron su experiencia como "excelente" o "muy buena" (1T 2019: 82.6%).

En 2019, Heathrow fue nombrado "World's Top Airport Terminal for Terminal 5" por primera vez en la historia por Skytrax World Airport Awards.



Para más información sobre los resultados de Heathrow, puede visitar el siguiente [enlace](#).

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

RESPUESTA DE AGS FRENTE AL COVID 19

Los aeropuertos de AGS se han visto afectados significativamente por la interrupción sin precedentes en los viajes en avión tras la expansión del COVID-19 y de la entrada en concurso de acreedores de Flybe.

El COVID-19, seguido poco después por el colapso de Flybe el 5 de marzo, redujo los viajes de negocios en un principio, seguido después un impacto más generalizado con el cierre de fronteras en Europa y en el resto del mundo. Las restricciones de confinamiento en Reino Unido desde el 23 de marzo de 2020 resultaron en una mayor reducción en el número de pasajeros. Antes de marzo, el tráfico de AGS evolucionaba en línea con lo presupuestado.

Los aeropuertos de AGS permanecen abiertos proporcionando servicios comerciales limitados y servicios esenciales colaborando estrechamente con los gobiernos de Reino Unido y Escocia para garantizar la seguridad de los pasajeros y empleados.

Las medidas tomadas para reducir los costes operativos un 20% y el programa de *capex* un 74% en 2020, incluyen:

- Reducción de operaciones y rediseño de la organización
- Descenso en la remuneración de los empleados y eliminación de costes no esenciales.
- Conversaciones con el Gobierno para promover una reducción de la base de costes, por ejemplo, una reducción o diferimiento de las tasas comerciales, pagos de IVA o del impuesto de sociedades, o un ahorro en los costes de presencia policial.
- El plan del Gobierno de bajas temporales para la retención del empleo se está aplicando para empleados y subcontratados.
- Todas las inversiones de capital no esenciales se han diferido o cancelado. Se esperan niveles mínimos de *capex* en los tres aeropuertos.

Tras la disposición de 38 millones de libras de líneas de crédito no dispuestas en marzo, la posición de tesorería asciende a 61 millones de libras a 31 de marzo de 2020. Los ratios financieros se verán afectados por el COVID-19, por lo que AGS está manteniendo conversaciones con sus prestamistas.

Tráfico: el número de pasajeros cayó en -23,9% (2,1 millones de pasajeros) en los tres aeropuertos, principalmente a causa del impacto del COVID-19 y el colapso de Thomas Cook y Flybe.

- En **Glasgow**, el tráfico se redujo un -21,9% frente al 1T 2019 por el colapso de Flybe, el impacto del COVID-19, la menor capacidad en algunas rutas y la cancelación de los servicios de Thomas Cook, compensado parcialmente por el aumento de capacidad de Jet2 durante la primera parte del año.
- En **Aberdeen**, la caída fue del -19,5% a causa del colapso de Flybe y del impacto del COVID-19, parcialmente compensada por el aumento de la rotación de British Airways en Heathrow y la mayor capacidad en las rutas de Loganair.
- En **Southampton**, la caída fue del -40,0%, también provocada por el colapso de Flybe y el impacto del COVID-19.

(Millones de pasajeros)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Glasgow	1,3	1,7	-21,9%
Aberdeen	0,5	0,6	-19,5%
Southampton	0,2	0,4	-40,0%
Total AGS	2,1	2,7	-23,9%

Los ingresos se redujeron un -16,1% hasta 35 millones de libras, y el **RBE** cayó un -55,4% hasta 5 millones de libras, impactado por el menor volumen de pasajeros en los tres aeropuertos (-23,9%), lo que se compensó en parte con menores costes operativos (ahorros en costes de personal, menos costes de mantenimiento y seguridad).

Deuda neta bancaria de AGS: a 31 de marzo de 2020, la deuda neta bancaria de AGS alcanzó 699 millones de libras.



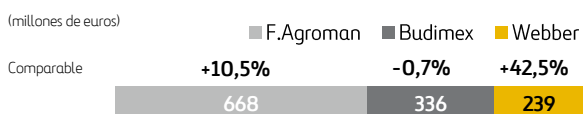
Construcción

€mn; % comparable

Ventas	1.243	+11,9%
RE	12	n.s.

Los **ingresos** (+11,9% en términos comparables) crecieron principalmente gracias a la aceleración de los proyectos en Estados Unidos. Algunas geografías han experimentado caídas en la ejecución a finales de trimestre, especialmente en España, por las consecuencias del COVID-19. La facturación internacional supuso el 87% de la división, centrado en Norteamérica (41%) y Polonia (27%).

1T 2020 ventas (1.243 millones de euros) y variación comparable vs. 1T 2019:



El **RE** de Construcción en 1T 2020 fue de +12 millones de euros (frente a los -332 millones de euros en 1T 2019, impactado por la provisión de tres contratos en EE.UU.), especialmente provenientes de EE.UU. y Polonia. El RE del 1T 2020 incluye los primeros efectos del COVID-19, manteniendo los costes fijos y de salud y seguridad, pese a la interrupción o a la ralentización de la producción en marzo.

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** Los ingresos se mostraron en línea con 1T 2019 (-0,7% en términos comparables) con un crecimiento significativo en Obra Civil compensado por la caída en Actividad Inmobiliaria. La rentabilidad se redujo (margen RE del 2,2% frente al 4,0% en 1T 2019) a causa de la caída en Actividad Inmobiliaria. Las cifras de Budimex incluyeron la aportación de 3 meses (ingresos de 30 millones de euros y resultado de explotación de 4 millones de euros) de FB Serwis tras la adquisición en julio de 2019 del 51% de Ferroviaal Servicios.
- **Ferroviaal Agroman:** Los ingresos crecieron un +10,5% en términos comparables, principalmente gracias al buen ritmo de ejecución en prácticamente todos los proyectos de EE.UU.. El resultado de explotación fue de -2 millones de euros frente a los -349 millones de euros del 1T 2019 a causa de la provisión extraordinaria registrada en marzo de 2019. Aunque el resultado de explotación del 1T 2020 incluye parte del efecto negativo del COVID-19, se aprecia una recuperación frente a los últimos trimestres de 2019.
- **Webber:** Los ingresos crecieron un +42,5% (en términos comparables) gracias al avance en la ejecución de grandes proyectos, como la I-10, la I-35 y Grand Parkway, en la circunvalación de Houston. Margen RE (2,8%) en línea con el ejercicio anterior (2,7%).

1T 2020 RE y margen RE, y variaciones comparables vs 1T 2019:

MAR-20	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	7	-50,8%	2,2%
Webber	7	44,5%	2,8%
F. Agroman	-2	n.s.	-0,3%
Total RE	12	n.s.	0,9%

La **cartera** alcanzó los 11.018 millones de euros (-2,0% en términos comparables frente a diciembre de 2019) a causa del rápido avance en la ejecución de proyectos en EE.UU. El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación con el 78%, y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 87% del total.

La participación de Cintra en la cartera de construcción, excl. Webber & Budimex, suponía un 46% de la cartera en 1T 2020 en línea con 2019 (47%).

La cartera a marzo de 2020 no incluye contratos preadjudicados y pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 1.200 millones de euros.

Cartera 1T 2020 y variaciones comparables vs. 1T 2019:

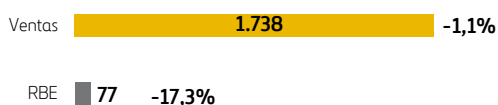


Servicios (actividad discontinuada)

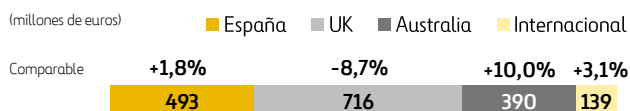
Ferrovial mantiene su compromiso con la desinversión completa del negocio, aunque se esperan retrasos a causa de la incertidumbre macroeconómica derivada del COVID-19, salvo por el cierre de la venta de Broadspectrum que previsiblemente se realizará antes de que acabe el 3T.

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:

€mn; % comparable



1T 2020 ventas por actividad y variaciones comparables vs. 1T 2019:



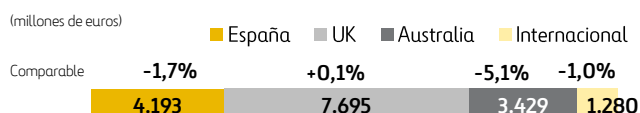
RBE:

- **España (-8,0% en términos comparables)** ha sido la subdivisión más afectada por el COVID-19, que ha afectado a las actividades de mantenimiento, apoyo y logística de la industria, al área de tratamiento de residuos industriales y a otras actividades como transportes y servicios a infraestructuras o contratos de gestión integral para centros deportivos. **El margen RBE se mantuvo en el 10,1%** (10,6% en 1T 2019) gracias a los contratos de gestión industrial y tratamiento de residuos.
- **Internacional (-18,0% en términos comparables)** debido a la caída de la actividad en el sector *Oil & Gas* en Norteamérica y del impacto inicial de los últimos días de marzo, en los que los efectos del confinamiento activado en varios países afectaron a actividades como la industria minera y de *Oil & Gas*.
- En **Reino Unido** se redujo la rentabilidad a causa de la finalización de contratos de *Rail*, la reducción de los volúmenes en *Utilities* y la menor rentabilidad en tratamiento de residuos.

Acuerdo Amey y Birmingham: Amey alcanzó un acuerdo para resolver el contrato Birmingham Highways PFI en 2019. El acuerdo no tiene impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial. Amey pagará 215 millones de libras, de los cuales 160 millones de libras pagaron en 2019 y los 55 millones de libras restantes se pagarán hasta 2025.

La **cartera de Servicios** (16.597 millones de euros) disminuyó -1,6% en términos comparables respecto a diciembre 2019.

Cartera 1T 2020 y variaciones comparables vs. 2019:



Venta de Broadspectrum: En diciembre de 2019, Ferrovial alcanzó un acuerdo para la venta de Broadspectrum (negocio en Australia y Nueva Zelanda) a una entidad controlada por Ventia Services Group Pty Limited. El *Equity Value* (precio de las acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 485 millones de dólares australianos.

El cierre de esta operación está sujeto a condiciones habituales en este tipo de operaciones, incluida la obtención de autorizaciones regulatorias y de competencia.

La *Australian Competition & Consumer Commission* (ACCC) dio en abril su autorización para la venta, que previsiblemente se cerrará antes del 3T 2020. El cierre está pendiente únicamente de la autorización del FIRB.

ACT. DISCONTINUADAS

Ferrovial ha clasificado como "actividades discontinuadas" todas sus actividades de servicios a partir del 31 de diciembre de 2018. De acuerdo con la NIIF 5, se lleva a cabo en el presente informe la reclasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada.

Ante la situación actual de incertidumbre por el COVID-19, se ha decidido mantener el resultado de la división a cero, excepto para aquellas actividades que han generado pérdidas (Amey y Ferrovial Servicios Internacional), en las que se ha registrado una provisión del valor razonable equivalente a las pérdidas (-16 millones de euros). Ferrovial continuará monitorizando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de las actividades discontinuadas, a medida que se obtenga una mayor evidencia sobre el impacto de la pandemia en estas actividades.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	MAR-20	MAR-19
VENTAS	1.379	1.229
Provisión de Construcción*		-345
RBE	75	-231
Amortización de inmovilizado	-49	-33
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-11
RE	26	-275
Resultado Financiero	-62	-61
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-59	-64
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-2	3
Puesta en equivalencia	-35	55
BAI	-71	-281
Impuesto sobre beneficios	-10	63
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-81	-218
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-16	74
RDO CONSOLIDADO	-97	-144
Rdo. atribuido a socios externos	-13	46
RESULTADO DEL EJERCICIO	-111	-98

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

Las ventas se situaron en 1.379 millones de euros (+12,0% en términos comparables) con una mayor contribución de Construcción (+11,9% en términos comparables) y de Autopistas (+6,9% comparable).

RBE: 75 millones de euros (-231 millones de euros en 1T 2019, afectado negativamente por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción). En 1T 2020, el RBE está impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la sociedad en el marco de las iniciativas recogidas en nuestro plan "Horizon 24".

Amortización se incrementó un +49,1% en 1T 2020 (+41,5% en términos comparables), hasta los -49 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: ninguno en 1T 2020 (vs. -11 millones de euros a 31 de marzo de 2019), incluyendo el deterioro adicional aplicado a Autema.

Resultado financiero: Los gastos financieros en 1T 2020 fueron similares a los del 1T 2019:

- Proyectos infraestructuras:** gasto de -59 millones de euros frente a -64 millones de euros en 1T 2019 debido a la entrada en operación de la I-77, parcialmente compensado por la refinanciación de la NTE y la desconsolidación de Ausol junto con mayores tasas de interés con impacto positivo en la posición de caja bruta.
- Ex-proyectos de infraestructuras:** -2 millones de euros de gastos financieros en 1T 2020 frente a 3 millones de euros en 1T 2019, debido a la evolución positiva de derivados de tipo de cambio y a las mayores tasas de interés con un impacto positivo en la posición de caja bruta, compensado por las coberturas de equity swaps ligadas a los planes de retribución, sin impacto en caja. Dichas coberturas supusieron un gasto de -14 millones de euros al cierre del 1T 2020 debido a la evolución negativa de la acción, frente a la evolución positiva en 2019:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31-dic-18	17,70
31-mar-19	20,88
31-dic-19	26,97
31-mar-20	21,87

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto: las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -35 millones de euros netos de impuestos (55 millones de euros en 1T 2019).

(Millones de euros)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Autopistas	36	31	16,4%
407 ETR	29	23	25,1%
Otros	7	7	-10,9%
Aeropuertos	-71	25	n.s.
HAH	-54	28	-294,7%
AGS	-17	-3	n.s.
Construcción	0	-1	101,4%
Total	-35	55	-163,6%

VENTAS

(Millones de euros)	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	133	134	-0,3%	6,9%
Aeropuertos	2	4	-50,9%	1,7%
Construcción	1.243	1.093	13,7%	11,9%
Otros	1	-1	n.a.	n.a.
Total Ventas	1.379	1.229	12,2%	12,0%

RBE

(Millones de euros)	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	93	93	-0,6%	7,3%
Aeropuertos	-5	-4	-5,4%	14,5%
Construcción	34	-320	110,6%	n.s.
Otros	-48	0	n.a.	n.a.
Total RBE	75	-231	132,3%	145,3%

RE*

(Millones de euros)	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	68	74	-7,8%	0,6%
Aeropuertos	-5	-5	-6,9%	12,9%
Construcción	12	-332	n.s.	n.s.
Otros	-49	-1	n.a.	n.a.
Total RE	26	-264	109,7%	122,6%

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Impuestos: el impuesto de sociedades del 1T 2020 se situó en -10 millones de euros (vs. 63 millones de euros en 1T 2019). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen vigente, entre los que destacamos:

- Las pérdidas generadas en los proyectos de España y del extranjero en los que, en aplicación de los criterios de prudencia contable, no se puede asumir el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros (-79 millones de euros).
- El beneficio de proyectos concesionales en EE.UU. y Canadá, integrados mediante la consolidación global, en los que los gastos fiscales se han reconocido únicamente para la participación poseída en estos proyectos. Este ajuste asciende a 9 millones de euros.
- El beneficio de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse porque ya se recoge neto de impuestos (-35 millones de euros).

Tras excluir los ajustes anteriores del beneficio antes de impuestos en 1T 2020 (-71 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades es del 28%.

Resultado neto de actividades continuadas se situó en -81 millones de euros en 1T 2020 (-218 millones de euros en 1T 2019). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

- Ajustes de valor razonable por derivados: 4 millones de euros (4 millones de euros en 1T 2019), afectado principalmente por la evolución menos positiva de los derivados sobre HAH.
- Impacto de la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la sociedad en el marco de las iniciativas recogidas en nuestro plan "Horizon 24".
- En 1T 2019, el resultado neto de actividades continuadas estaba impactado por la provisión de Construcción de -212 millones de euros a nivel de resultado neto

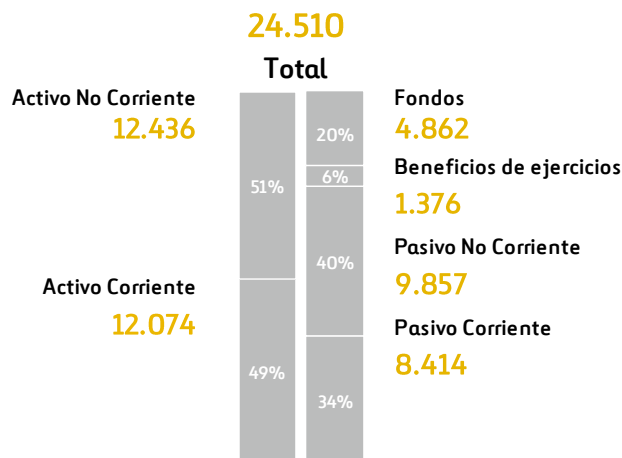
Resultado neto actividades discontinuadas se situó en -16 millones de euros. Ante la situación actual de incertidumbre por el COVID-19, se ha decidido mantener el resultado de la división a cero, excepto para aquellas actividades que han generado pérdidas (Amey y Ferrovial Servicios Internacional), en las que se ha registrado una provisión del valor razonable equivalente a las pérdidas (-16 millones de euros). Ferrovial continuará monitorizando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de las actividades discontinuadas, a medida que se obtenga una mayor evidencia sobre el impacto de la pandemia en estas actividades.

Balance Consolidado

(Millones de euros)	MAR-20	DEC-19	(Millones de euros)	MAR-20	DEC-19
ACTIVO NO CORRIENTE	12.436	12.358	PATRIMONIO NETO	4.862	5.087
Fondo de comercio de consolidación	248	248	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.044	4.304
Activos intangibles	60	62	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	818	783
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7.033	6.880	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.376	1.347
Inversiones inmobiliarias	2	2			
Inmovilizado material	296	299	PASIVOS NO CORRIENTES	9.857	9.054
Derecho de uso	119	126	Provisiones para pensiones	3	4
Inversiones en sociedades asociadas	2.331	2.557	Otras provisiones	543	518
Activos Financieros no corrientes	1.336	1.247	Pasivo arrendamiento a largo plazo	74	82
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	170	171	Deuda financiera	8.299	7.565
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	1.060	970	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.573	5.471
Resto de cuentas a cobrar	107	106	Deuda financiera resto de sociedades	2.726	2.094
Impuestos diferidos	507	502	Otras deudas	26	27
Derivados financieros a valor razonable	504	434	Impuestos diferidos	504	475
			Derivados financieros a valor razonable	408	385
ACTIVO CORRIENTE	12.074	11.751	PASIVOS CORRIENTES	8.414	8.621
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.887	4.936	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	3.524	3.491
Existencias	712	699	Pasivo arrendamiento a corto plazo	73	71
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.118	1.256	Deuda financiera	891	1.033
Ciientes por ventas y prestaciones de servicios	763	891	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	77	23
Otros deudores	355	364	Deuda financiera resto de sociedades	814	1.010
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	118	97	Derivados financieros a valor razonable	71	97
Tesorería e inversiones financieras temporales	5.117	4.735	Deudas por operaciones de tráfico	2.976	3.072
Sociedades proyectos de infraestructuras	118	119	Acreedores comerciales	1.268	1.327
Caja restringida	6	6	Otras deudas no comerciales	1.708	1.745
Resto de tesorería y equivalentes	112	113	Pasivos por impuestos sobre sociedades	120	107
Resto de sociedades	4.999	4.617	Provisiones para operaciones de tráfico	760	750
Derivados financieros a valor razonable	122	27	TOTAL PASIVO	24.510	24.109
TOTAL ACTIVO	24.510	24.109			

BALANCE CONSOLIDADO

(millones de euros)



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA MAR-20	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (EUR mn)	-3.958	-5.964	-9.922
% fijo	83,2%	97,9%	92,0%
% variable	16,8%	2,1%	8,0%
Tipo medio	0,9%	4,9%	3,3%
Vencimiento medio (años)	3	21	14

*Incluye actividades discontinuadas

SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	MAR-20	DIC-19
Deuda Financiera Bruta	-9.922	-9.244
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.958	-3.433
Deuda Bruta Proyectos	-5.964	-5.811
Tesorería	6.921	6.287
Tesorería Ex-proyectos	5.603	5.064
Tesorería Proyectos	1.317	1.223
Posición neta de tesorería total	-3.001	-2.957
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.645	1.631
Posición Neta Tesorería Proyectos	-4.647	-4.588
Posición neta de tesorería total	-3.001	-2.957

*Incluye actividades discontinuadas

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras

(incluyendo actividades discontinuadas)

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	5.603
Deuda bruta	-3.958 66% Bonos
Posición neta de tesorería	1.645

Incl. actividades discontinuadas

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.603	283
Total liquidez	5.886

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)



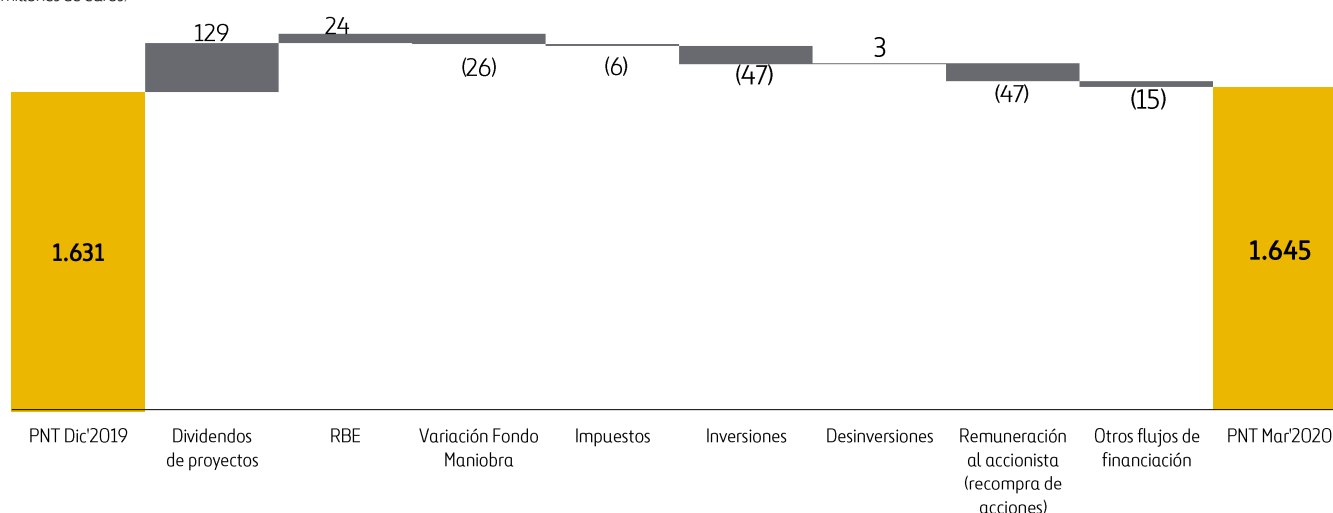
(*) En 2020, la deuda ex-proyectos incluye la emisión de ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 31 de marzo de 2020 de 785 millones de euros con tipo medio de -0,29%.

CALIFICACIÓN

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluyendo actividades discontinuadas)

(millones de euros)



*RBE excluyendo la contribución de proyectos, pero incluyendo el RBE de Servicios.

Posición neta de caja (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.645 millones de euros en marzo de 2020 vs 1.631 millones de euros en diciembre 2019. Los principales factores para el cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 129 millones de euros vs. 117 millones de euros en 1T 2019 (+10,2%), incluyendo 96 millones de euros en Autopistas (+30,8% vs. 1T 2019) y 29 millones de euros en Aeropuertos.
- **RBE:** 24 millones de euros (vs. -268 millones de euros en 1T 2019, afectado negativamente por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción) que incluye 61 millones de euros en Servicios.
- **Evolución del fondo de maniobra** que ascendió a -26 millones de euros en 1T 2020, frente a los -101 millones de euros en 1T 2019.
- **Inversión neta** fue de -45 millones de euros en el 1T 2020 con inversiones de -47 millones de euros, por debajo de los -66 millones de euros del 1T 2019. Las desinversiones alcanzaron 3 millones de euros en 1T 2020.
- **Remuneración al accionista (recompra de acciones):** -47 millones de euros por el programa de recompra de acciones para autocartera en 1T 2020, mientras que no se adquirieron acciones para autocartera en 1T 2019.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-14 millones de euros).

La posición de caja neta al cierre de marzo (1.645 millones de euros) incluye la deuda neta de Servicios (109 millones de euros).

El flujo de actividad de Construcción en 1T 2020 fue de 47 millones de euros, mostrando una mejora comparado con los -260 millones de euros en 1T 2019. En el caso de Servicios, el flujo de actividad también mejoró, alcanzando los -33 millones de euros frente a -113 millones de euros en 1T 2019. La PNT en 1T 2020 mostró una generación de caja (14 millones de euros), en comparación con el consumo de caja de 1T 2019 (-326 millones de euros).

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	MAR-20	MAR-19	VAR.	MAR-20	MAR-19	VAR.	MAR-20	MAR-19	VAR.	MAR-20	MAR-19	MAR-20	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	7	8	-7,3%	32	31	5,5%	28	26	4,6%	85,8%	86,5%	-1.110	63,0%
LBJ*	11	11	-3,2%	31	30	5,5%	26	25	3,9%	81,9%	83,1%	-1.276	54,6%
NTE 35W**/**/****	7	7	3,6%	22	15	43,4%	18	11	60,7%	84,2%	75,1%	-766	53,7%
I-77 *****	7			5	5	9,4%	2	4	-51,8%	39,8%	90,4%	-232	50,1%
TOTAL EEUU				91	80	12,9%	74	67	10,3%			-3.385	
Ausol I***	12.779	14.895	-14,2%		12	n.a.		9	n.a.		75,9%		15,0%
Ausol II***	14.463	16.884	-14,3%										15,0%
Autema	16.329	20.209	-19,2%	29	28	5,0%	27	26	4,1%	93,1%	93,9%	-622	76,3%
TOTAL ESPAÑA				29	39	-25,8%	27	35	-22,0%			-622	
Azores	9.281	9.855	-5,8%	6	7	-5,5%	5	6	-9,4%	83,8%	87,4%	-284	89,2%
Via Livre				3	3	-2,8%	1	0	29,8%	16,0%	12,0%	3	84,0%
TOTAL PORTUGAL				10	10	-4,6%	6	6	-6,8%			-281	
TOTAL MATRICES				3	4	-6,3%	-14	-15	4,6%				
TOTAL AUTOPISTAS				133	134	-0,3%	93	93	-0,6%	69,8%	69,9%	-4.287	

* Tráfico en millones de transacciones. ** Activos en construcción. *** El 3 de diciembre de 2019, cierre formal de la venta de la participación del 80% al 15%. **** Capital invertido y comprometido: Segmento 3C/Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *****Apertura total en noviembre de 2019

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	MAR-20	MAR-19	VAR.	MAR-20	MAR-19	VAR.	MAR-20	MAR-19	VAR.	MAR-20	MAR-19	MAR-20	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	491	567	-13,4%	192	206	-6,9%	159	175	-9,1%	82,9%	85,0%	-5.224	43,2%
M4	30.065	32.878	-8,6%	7	7	-7,8%	4	4	-10,1%	54,4%	55,8%	-73	20,0%
M3	37.755	40.161	-6,0%	5	5	3,2%	3	3	0,9%	69,6%	71,2%	-108	20,0%
A-66 Benavente Zamora				6	6	-1,6%	5	5	-1,6%	91,8%	91,8%	-159	25,0%
Serrano Park				1	2	-8,5%	-2	0	n.s.	-143,1%	-21,4%	-35	50,0%
Ausol I*****	12.779	14.895	-14,2%	10	12	-11,8%	8	9	-13,8%	74,2%	75,9%	-420	15,0%
Ausol II*****	14.463	16.884	-14,3%										15,0%
Algarve	10.079	11.178	-9,8%	9	9	-1,0%	8	8	-2,5%	87,9%	89,4%	-91	48,0%
Norte Litoral	22.490	25.000	-10,0%	10	10	-7,1%	9	9	-6,9%	89,4%	89,1%	-108	49,0%
Toowomba				6	5	7,2%	1	5	-80,6%	18,0%	99,5%	-211	40,0%

*****Ausol I/II: En diciembre de 2019, Cintra alcanzó un acuerdo para vender el 65% de la participación a Meridiam, por lo que se queda con una participación del 15% (frente al 80% anterior) y también se firmó un acuerdo put/call a un precio fijo. Cinta conserva una participación del 15% pero los resultados de Ausol no se integran debido al contrato put/call.

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Ventas	288	309	-6,9%
RBE	239	263	-9,2%
Margen RBE	82,9%	85,0%	
RE	211	237	-10,8%
Margen RE	73,4%	76,6%	
Resultado financiero	-56	-107	48,0%
Resultado antes de impuestos	156	130	19,9%
Impuesto de sociedades	-41	-34	-19,8%
Resultado neto	114	95	20,0%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial*	29	23	25,1%

* EURmn

LBJ

(Millones de dólares americanos)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Ventas	35	34	2,4%
RBE	28	28	0,9%
Margen RBE	81,9%	83,1%	
RE	21	22	-3,5%
Margen RE	60,1%	63,8%	
Resultado financiero	-22	-21	-3,9%
Resultado neto	-1	0	n.s.
Aportación a Ferrovial*	-1	0	n.s.

* Aportación a resultado Neto. 56% particip. €mn

NTE

(Millones de dólares americanos)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Ventas	36	35	2,4%
RBE	31	30	1,6%
Margen RBE	85,8%	86,5%	
RE	22	24	-11,4%
Margen RE	60,9%	70,4%	
Resultado financiero	-13	-15	15,5%
Resultado neto	9	9	-4,7%
Aportación a Ferrovial*	5	5	-1,9%

* Aportación a resultado Neto. 62,97% particip. €mn

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Ventas	24	17	39,2%
RBE	20	13	56,0%
Margen RBE	84,2%	75,1%	
RE	15	9	71,4%
Margen RE	61,2%	49,7%	
Resultado financiero	-10	-10	-1,3%
Resultado neto	5	-1	n.s.
Aportación a Ferrovial*	2	-1	n.s.

* Aportación a resultado Neto. 53,67% particip. €mn

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	MAR-20	MAR-19	VAR.	MAR-20	MAR-19	VAR.	MAR-20	MAR-19	Var. (pbs)
Heathrow SP	593	679	-12,7%	315	406	-22,4%	53,1%	59,8%	-676
Excepcionales y Ajustes	0	-1	100,6%	-80	0	n.a	n.a.	n.a.	n.a.
Total HAH	593	678	-12,6%	235	405	-42,1%	39,6%	59,7%	-2.016

HAH

(Millones de libras)	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	593	678	-12,6%	-12,6%
RBE	235	405	-42,1%	-22,0%
Margen RBE	39,6%	59,8%		
Amortizaciones y deterioros	-198	-204	-2,7%	2,7%
RE	36	201	-81,9%	-41,5%
Margen RE	6,1%	29,7%		
Resultado financiero	-131	-78	-68,3%	-4,5%
Rtdo. antes de impuestos	-94	124	-176,1%	-183,8%
Impuesto de sociedades	-92	-28	n.s.	77,5%
Resultado neto	-186	96	n.s.	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	-54	28	n.s.	n.s.

AGS

(Millones de libras)	MAR-20	MAR-19	VAR.
Total Ventas AGS	35	42	-16,1%
Glasgow	20	24	-16,4%
Aberdeen	11	13	-9,1%
Southampton	4	6	-29,9%
Total RBE AGS	5	12	-55,4%
Glasgow	3	7	-56,9%
Aberdeen	3	4	-25,8%
Southampton	-1	1	-158,8%
Margen RBE AGS	14,7%	27,6%	-1290,1
Glasgow	15,6%	30,2%	-1462,8
Aberdeen	23,2%	28,4%	-521,6
Southampton	-13,0%	15,4%	-2841,3

CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.243	1.093	13,7%	11,9%
RBE	34	-320	110,6%	n.s.
RBE margen	2,7%	-29,3%		
RE	12	-332	103,5%	n.s.
RE margen	0,9%	-30,4%		
Cartera*	11.018	11.424	-3,6%	-2,0%

BUDIMEX	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	336	322	4,3%	-0,7%
Construcción	325	297	9,5%	11,0%
Inmobiliaria	1	44	-97,2%	-97,1%
FB Servis	30			23,6%
Otros	-20	-18	-8,9%	11,6%
RBE	15	17	-15,2%	-32,1%
RBE margen	4,3%	5,3%		
RE	7	13	-43,5%	-50,8%
Construcción	8	6	19,7%	19,3%
Inmobiliaria	-2	6	-126,5%	-127,2%
FB Servis	4			63,9%
Otros	-3	0	n.s.	n.s.
RE margen	2,2%	4,0%		
Cartera*	2.901	2.830	2,5%	9,8%

WEBBER	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	239	163	46,8%	42,5%
RBE	14	8	62,7%	57,2%
RBE margen	5,7%	5,1%		
RE	7	4	50,2%	44,5%
RE margen	2,8%	2,7%		
Cartera*	1.749	1.838	-4,9%	-7,0%

F.AGROMAN	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	668	608	9,8%	10,5%
RBE	6	-345	101,7%	n.s.
RBE margen	0,9%	-56,8%		
RE	-2	-349	99,3%	n.s.
RE margen	-0,3%	-57,4%		
Cartera*	6.368	6.756	-5,8%	-5,3%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

*Cartera de construcción comparada con diciembre 2019

SERVICIOS

SERVICIOS	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.738	1.814	-4,2%	-1,1%
RBE	77	97	-20,2%	-17,3%
RBE margen	4,4%	5,3%		
Cartera*	16.597	17.656	-6,0%	-1,6%

ESPAÑA	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	493	486	1,5%	1,8%
RBE	50	52	-3,6%	-8,0%
RBE margen	10,1%	10,6%		
Cartera*	4.193	4.266	-1,7%	-1,7%

REINO UNIDO	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	716	782	-8,5%	-8,7%
RBE	10	13	-19,1%	-15,0%
RBE margen	1,5%	1,7%		
Cartera*	7.695	8.036	-4,2%	0,1%

AUSTRALIA	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	390	383	1,7%	10,0%
RBE	9	18	-48,3%	-47,6%
RBE margen	2,4%	4,7%		
Cartera*	3.429	4.064	-15,6%	-5,1%

INTERNACIONAL	MAR-20	MAR-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	139	163	-14,8%	3,1%
RBE	8	14	-46,5%	-18,0%
RBE margen	5,4%	8,6%		
Cartera*	1.280	1.291	-0,8%	-1,0%

*Cartera de servicios comparada con diciembre 2019

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 20-19	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 20-19
Libra Esterlina	0,8849	4,5%	0,8623	-0,3%
Dólar Americano	1,0971	-2,3%	1,1018	-2,9%
Dólar Canadiense	1,5563	6,8%	1,5003	0,0%
Zloty Polaco	4,5599	7,1%	4,3970	2,5%
Dólar Australiano	1,7981	12,5%	1,7160	8,2%

Anexo III – Remuneración al accionista

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

Los "importes de la opción alternativa" (valor de mercado de la ampliación de capital), tal y como se aprobó en la Junta General de Accionistas, fueron: en la primera ampliación de capital, el importe de la opción alternativa será equivalente a 234 millones de euros y la segunda ampliación de capital no podrá superar 316 millones de euros.

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 lo relativo a la **aplicación final del dividendo, su calendario y su importe: el Consejo de Administración decidirá teniendo en cuenta la evolución del impacto del COVID-19 en el negocio.**

En el Consejo de Administración celebrado el 7 de mayo de 2020, se han fijado los términos de la primera ampliación de capital liberada (equivalente al dividendo complementario de 2019). El importe y fecha de ejecución de la primera de las ampliaciones han sido determinados por el Consejo de Administración:

- Precio fijo garantizado de compra de derechos por Ferrovial: 0,312
- Número de derechos de asignación gratuita necesarios para la asignación de una acción nueva: 71
- Fecha de referencia ("record date"): 15 de mayo
- Periodo de negociación de los derechos: 14-28 de mayo
- Periodo para solicitar la retribución en efectivo de Ferrovial: 14-22 de mayo

RECOMPRA DE ACCIONES

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

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 convocada por el Consejo de Administración en el día de hoy, para su celebración los días 16 o 17 de abril de 2020 en primera o segunda convocatoria respectivamente, en los términos que la Junta acuerde.
- Inversión máxima neta: 360 millones de euros o 20 millones de acciones, representativas del 3,40% aproximadamente del capital social de Ferrovial a la fecha de la comunicación del programa de recompra.
- Condiciones de precio y volumen: Ferrovial no adquirirá acciones a un precio superior al más elevado de los siguientes: (i) el precio de la última operación independiente; o (ii) la oferta independiente más alta de ese momento en los centros de negociación donde se efectúe la compra. En lo que respecta al volumen de contratación, la Sociedad no adquirirá en cualquier día de negociación más del 25% del volumen medio diario de las acciones de Ferrovial en el centro de negociación en que se lleve a cabo la compra..
- Duración: comenzará el 10 de marzo de 2020 y permanecerá vigente hasta el 4 de diciembre de 2020.

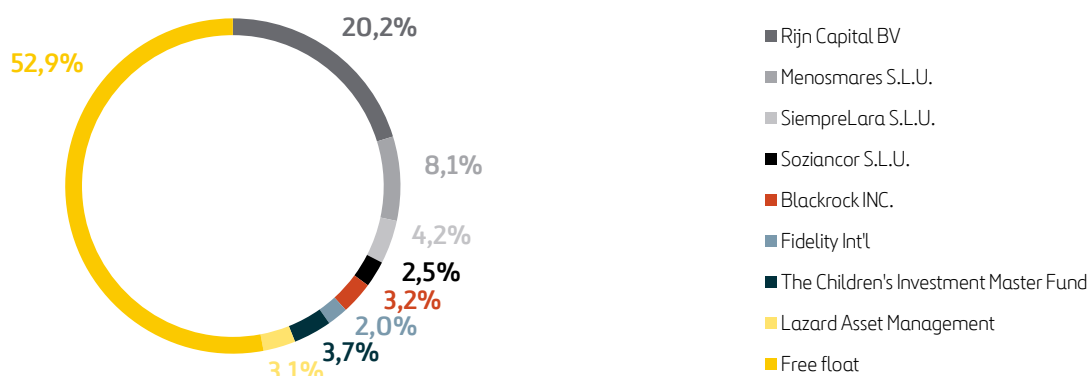
La Junta General de Accionistas del 17 de abril de 2020 también aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 27.755.960 acciones de Ferrovial, lo que representa el 3,775% del capital social.

Adicionalmente a las acciones adquiridas por el plan de recompra de acciones, a cierre de marzo 2020 Ferrovial mantenía 5.655.828 acciones propias de las cuales 2.755.960 acciones fueron adquiridas en 2019 y está previsto amortizar a lo largo de 2020.

El capital social de Ferrovial a 31 de marzo de 2020 era de 147.043.088,60 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 735.215.443 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

Anexo IV – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DE MARZO DE 2020



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 Financiero 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. Adicionalmente, anexo a este documento se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales, disponible en la web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado y activos por derecho de uso de arrendamientos.
- **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe de Resultados de marzo) 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.

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LFL)

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

- Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por 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 período actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de *reporting* (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- 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 Resultados de marzo 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.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Resultados de marzo 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), 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 Resultados 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 Resultados 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 Resultados de marzo. 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.
- **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:** es la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en las sociedades del grupo, independientemente del criterio de consolidación utilizado. Esta información se prepara para 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.