



FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Informe de Gestión Intermedio

enero – junio 2019

30 Julio 2019



FERROVIAL RESULTADOS ENERO – JUNIO 2019

Resultado consolidado (Servicios como discontinuada)

- Las ventas consolidadas alcanzaron 2.603 millones de euros (-5,3% en términos comparables) impactado por menores ingresos de la división de Construcción (-8,6% comparables), parcialmente compensado por una mayor contribución de la división de Autopistas.
- RBE consolidado ex-NIIF 16:** -132 millones de euros (208 millones en 1S 2018) impactado negativamente por la provisión de -345 millones (al 100%), registrada en la división de Construcción en 1T 2019, por posibles pérdidas futuras en varios proyectos de EE.UU.
 - La NIIF 16 mejoró el RBE en unos 16 millones de euros por la reclasificación entre RBE, amortización y resultado financiero, sin impacto significativo a nivel de RE y resultado neto.

482 millones de euros de caja ex-infra, incl. actividades discontinuadas. Deuda Neta de proyectos de infraestructura alcanzó 4.408 millones de euros (4.885 millones en dic.2018). Deuda Neta consolidada fue de 3.926 millones de euros (3.649 millones en dic.2018).

Fortaleza operativa de activos de infraestructuras (RBE en moneda local):

- Managed Lanes en EE.UU.** (consolidación global) +45,4% NTE y +23,7% LBJ. NTE35W creció +39,8% en 2T frente 1T 2019.
- ETR 407** (puesta en equivalencia): +7,1%.
- Heathrow SP** +7,0% (+3,9% ex-NIIF16) y **Aeropuertos regionales de Reino Unido (AGS)** +7,4% (ambos por puesta en equivalencia).

Distribuciones de fondos en principales activos:

- 407 ETR: 500 millones de dólares canadienses** en 1S 2019, +10,5% vs. 1S 2018. Correspondieron a Ferrovial 146 millones de euros.
- Heathrow: 200 millones de libras** frente a 228 millones en 1S 2018. Correspondieron a Ferrovial 58 millones de euros.
- AGS: 20 millones de libras** en línea con los 23 millones de 1S 2018. Correspondieron a Ferrovial 11 millones de euros.
- Servicios: 23 millones de euros de dividendos de proyectos.**

Venta Ausol: Ferrovial, a través de su filial Cintra, alcanzó en junio un acuerdo de venta el 65% de Ausol por 447 millones de euros. Cintra mantiene el 15%, sobre la que se ha reservado una opción de venta (put option) y ha otorgado una opción de compra a Meridiam (call option).

Resultados divisionales

Autopistas: crecimiento significativo de ventas con mayor contribución de *Managed Lanes* en EE.UU. y mejoras en el tráfico de la mayoría de las autopistas. El tráfico en 407 ETR (-1,4%) fue impactado por condiciones meteorológicas severas, un día laborable menos y un crecimiento económico más lento impactando la confianza de industria y consumidores. Las autopistas *Managed Lanes* continuaron mostrando un fuerte crecimiento de RBE gracias a un sólido crecimiento del tráfico y de tarifas. NTE35W contribuyó al RBE de la división en 27 millones de euros.

Aeropuertos: en 1S 2019, los pasajeros de Heathrow alcanzaron la cifra récord de 38,8 millones, +1,8% vs. 1S 2018. El tráfico en AGS se redujo (-7,5%) por menor tráfico en los tres aeropuertos.

Construcción: descenso en ventas (-8,6% comparable), con evolución negativa en las 3 áreas. La actividad internacional contribuyó un 83%. El RE se redujo en -346 millones de euros, impactado por la provisión de -345 millones de euros (al 100%) registrada en 1T 2019, para reflejar posibles pérdidas futuras en proyectos de EE.UU.. La cartera se situó en 11.405 millones de euros (+3,2% comparable vs. dic 2018), esta cifra no incluye contratos pre-otorgados por más de 1,250 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): los ingresos (+10,5% comparable) reflejaron una mayor actividad debido principalmente a Reino Unido excluyendo Birmingham (+22,7% comparable) e Internacional (+31,1% comparable), mientras que Australia (-3,9% comparable) disminuyó por la racionalización de la cartera. El RBE excl. Birmingham alcanzó 168 millones de euros (+9,4% comparable). La cartera (18.500 millones de euros) se redujo un -5,0% vs dic 2018 debido a la salida de Birmingham.

CUENTA DE RESULTADOS

| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 |
|--|--------------|--------------|
| VENTAS | 2.603 | 2.701 |
| Provisión de Construcción | -345 | |
| RBE Ex NIIF 16 | -132 | 208 |
| RBE | -116 | |
| Amortización de inmovilizado | -74 | -57 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | -21 | -16 |
| RE | -211 | 135 |
| RESULTADO FINANCIERO | -101 | -98 |
| Puesta en equivalencia | 76 | 125 |
| BAI | -236 | 161 |
| Impuesto sobre beneficios | 50 | -9 |
| RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS | -185 | 152 |
| RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS | 135 | -206 |
| RDO CONSOLIDADO | -50 | -53 |
| Rdo. atribuido a socios externos | 44 | -19 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | -6 | -72 |

*RE después de deterioro y enajenación del inmovilizado

RBE CONSOLIDADO

| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|-----------------------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| Autopistas | 206 | 136 | 51,7% | 46,8% |
| Aeropuertos | -8 | -7 | -15,7% | -22,2% |
| Construcción | -329 | 75 | n.s. | n.s. |
| Otros | 0 | 4 | n.a. | n.a. |
| Total RBE Ex NIIF 16 | -132 | 208 | -163,2% | -163,8% |
| NIIF 16 | 16 | | | |
| Total RBE | -116 | | | |

RBE PROPORCIONAL

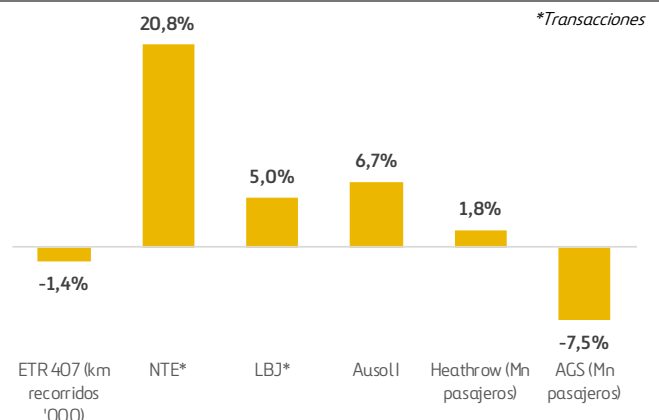
| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|---------------------|------------|------------|---------------|---------------|
| Autopistas | 343 | 277 | 23,6% | 19,6% |
| Aeropuertos | 278 | 259 | 7,3% | 4,1% |
| Construcción | -253 | 57 | n.s. | n.s. |
| Otros | -1 | 2 | -131,1% | -194,4% |
| Total RBE | 367 | 596 | -38,4% | -42,5% |

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

| (Millones de euros) | JUN-19 | DIC-18 |
|---|---------------|---------------|
| PNT ex-proyectos infraestructura | 482 | 1.236 |
| Autopistas | -3.928 | -4.392 |
| Resto | -480 | -493 |
| PNT proyectos infraestructura | -4.408 | -4.885 |
| Posición neta de tesorería total | -3.926 | -3.649 |

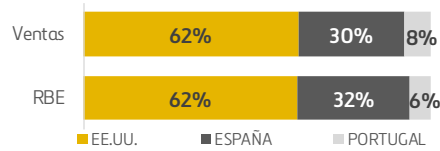
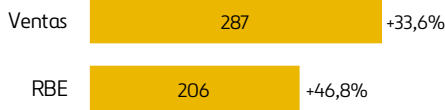
PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO



AUTOPISTAS

€mn; % comparable



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

407 ETR (43,23%, PUESTA POR EQUIVALENCIA)

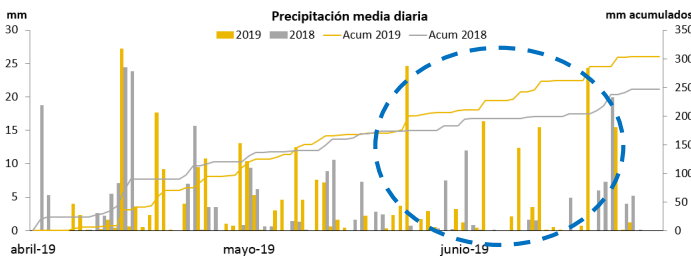
| | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|-------|
| Longitud media (km) | 21,34 | 21,18 | 0,8% |
| Trafico/trayecto (mn) | 59,71 | 61,01 | -2,1% |
| VKTs (mn) | 1.274 | 1.292 | -1,4% |
| Ingreso medio por trayecto (CAD) | 11,64 | 10,59 | 9,9% |

VKT (Vehicle kilometres travelled)

Tráfico (km recorridos) -1,4% vs 1S 2018 por condiciones climatológicas adversas, un día laborable menos que en 1S 2018 y un crecimiento económico más lento impactando la confianza de los consumidores y la industria. El tráfico se vio impactado principalmente por la climatología adversa en 1S 2019, lo que provocó el cierre de colegios y cancelaciones de autobuses escolares impactando el tráfico de días laborales (no hubo cierre de colegios debido a la climatología en 1S 2018), y una mayor precipitación en 2T 2019.

A pesar de las condiciones climatológicas, la duración promedio del viaje aumentó un + 0,8%.

Mayores precipitaciones en mayo (-2,6%) y junio (-2,5%)



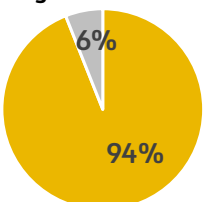
Clima extremo en 1T 2019

2019 enero: record de nevada en un mismo día entre semana (24cm)
 2019 febrero: 18 milímetros de lluvia helada cayendo entre semana
 5 cierres de colegios durante el invierno, con cancelación de autobuses (ninguno en 2018)

La climatología del invierno ha sido muy adversa, con 33 millones de toneladas de sal esparcidas en 1T 2019 (+25% vs la media de los últimos 5 años). Durante el invierno, tuvieron lugar operaciones invernales 66 de los 90 días.

| | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|-----------------|--------|--------|------|
| Ventas (CAD mn) | 700 | 651 | 7,5% |
| RBE (CAD mn) | 610 | 570 | 7,1% |
| margen RBE | 87,2% | 87,5% | |

Desglose de ventas



Ingresos de peaje (94% del total): +7,7% hasta 655 millones de dólares canadienses, principalmente por el incremento de tarifas desde febrero de 2019. El ingreso medio por viaje aumentó +9,9% vs 1S 2018.

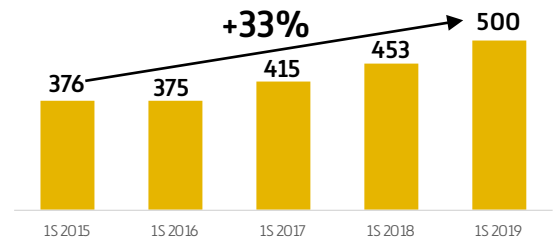
Ingresos de cuota (6% del total) 45 millones de dólares canadienses (+4,4%), principalmente por un incremento de la tarifa anual de arrendamiento de transpondedores, así como mayor volumen de los mismos y mayores intereses de demora.

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

Gastos Operativos +10,4%, (+1,1% excluyendo el gasto extraordinario de 2018) impactado por una recuperación puntual de impuestos indirectos de años anteriores y mayores gastos de operativos de clientes debido a una mayor recaudación, cargos bancarios y costes de facturación.

RBE +7,1%, con un margen RBE del 87,2% (vs. 87,5% en 1S 2018) resultado del crecimiento de los ingresos, compensado por mayores gastos operativos. Excluyendo la recuperación puntual mencionada anteriormente, el RBE habría crecido un +8,5%, con un margen RBE del 87,2% vs 86,4% en el 1S 2018.

Dividendos: 407 ETR distribuyó dividendos por 500 millones de dólares canadienses en el 1S 2019, +10,5% vs. 1S 2018. Los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 146 millones de euros en el 1S 2019. En el Consejo de julio, el dividendo del 3T 2019 ha sido aprobado por importe de 250 millones de dólares canadienses (+6,9% vs. 3T 2018)



Deuda neta: 7.764 millones de dólares canadienses (coste medio 4,44%). El 63% de la deuda tiene un vencimiento mayor a 15 años. Los próximos vencimientos de deuda son 15 millones de dólares canadienses en 2019, 16 millones en 2020 y 721 millones en 2021.

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

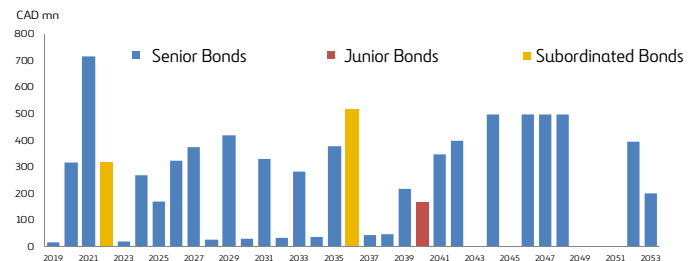
- 300 millones con vencimiento marzo 2030 (cupón del 3,14%)
- 500 millones con vencimiento marzo 2049 (cupón del 3,67%)

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

Calificación crediticia de 407 ETR:

- **S&P:** "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado en junio 2019.
- **DBRS:** "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado en diciembre 2018.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR:



Ferrovial comunicó su interés en ejercer el derecho de adquisición preferente por el 5% de participación en 407. La ejecución del derecho está actualmente sujeta a la resolución judicial. Si finalmente dicha resolución fuese en favor de Ferrovial, la compañía debería hacer frente, durante el segundo semestre del ejercicio, a un desembolso aprox. de 1.600 millones de dólares canadienses..



AUTOPISTAS

MANAGED LANES (EE.UU.) – MILLONES DE DÓLARES

NTE 1-2 (63,0%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

Tráfico: crecimiento del +20,8% apoyado en gran medida en la apertura completa de la NTE35W en julio 2018, que conecta directamente con el segmento 1 de NTE, y la apertura de la 183 TEXpress (Midtown Express) en octubre de 2018, que proporciona acceso directo al segmento 2 de NTE. El fuerte crecimiento del tráfico de las *managed lanes* en hora punta, ha impulsado la demanda del tráfico que continúa excediendo los límites contractuales en el segmento 2 de NTE, resultando en tarifas superiores al límite en varias periodos por semana durante hora punta.

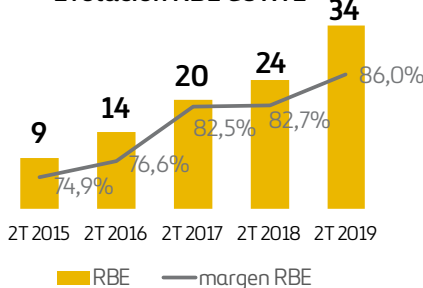
| | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|--------------------|--------|--------|-------|
| Transacciones (mn) | 17 | 14 | 20,8% |
| Ventas (USD mn) | 74 | 53 | 39,9% |
| RBE (USD mn) | 64 | 44 | 45,4% |
| margen RBE | 86,2% | 83,0% | |

La **tarifa media por transacción** en 1S 2019 alcanzó 4,4 dólares vs. 3,8 dólares en 1S 2018 (+15,7%).

Los **ingresos** ascendieron +39,9% vs 1S 2018, gracias al crecimiento de tráfico y mayores tarifas.

El **RBE** alcanzó 64 millones de dólares (+45,4% vs. 1S 2018) ayudado por fuerte crecimiento de tráfico. El margen RBE fue del 86,2% (+324 puntos básicos vs. 1S 2018).

Evolución RBE de NTE



Deuda neta: La deuda neta de NTE a junio 2019 alcanzó 964 millones de dólares (996 millones en diciembre 2018), a un coste medio de 5,30%.

Calificación crediticia

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

LBJ (54,6%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

Tráfico: crecimiento del +5,0%, apoyado la apertura de la 183 TEXpress (Midtown Express) en octubre de 2018. La 183 TEXpress conecta directamente con el segmento 1 de LBJ, proporcionando una nueva conexión directa entre los proyectos *Managed Lanes* NTE y LBJ.

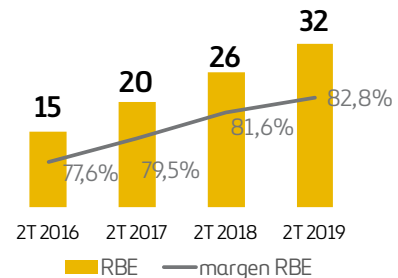
| | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|--------------------|--------|--------|-------|
| Transacciones (mn) | 23 | 22 | 5,0% |
| Ventas (USD mn) | 72 | 59 | 21,4% |
| RBE (USD mn) | 60 | 48 | 23,7% |
| margen RBE | 82,9% | 81,4% | |

La **tarifa media por transacción** en 1S 2019 alcanzó 3,1 dólares vs. 2,7 dólares en 1S 2018 (+16,2%).

Los **ingresos** alcanzaron los 72 millones de dólares (+21,4% vs. 1S 2018), como resultado tanto del crecimiento continuado del tráfico como de mayores tarifas.

El **RBE** alcanzó 60 millones de dólares (+23,7% vs. 1S 2018) con un margen RBE del 82,9%.

Evolución RBE de LBJ



Deuda neta: La deuda neta de LBJ a 30 de junio de 2019 alcanzó 1.433 millones de dólares (1.448 millones en diciembre 2018), a un coste medio del 5,26%.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, CONSOLIDACIÓN GLOBAL)

El 19 de julio de 2018 (3 meses antes de lo estipulado) se produjo la apertura completa de la NTE 35W, con un buen comportamiento del tráfico impulsado por una recuperación de tráfico hasta niveles anteriores a los trabajos de construcción, más rápida que NTE y LBJ. El proyecto completo tiene una longitud de 10,2 millas compuesto de 2 segmentos, 3A y 3B. NTE 3A tiene una longitud de 6,2 millas y conecta Downtown Fort Worth con el intercambiador de la I35W/IH-820, mientras que NTE 3B continúa al norte del intercambiador unas 4 millas adicionales.

El **tráfico** tanto de los carriles generales como de las *managed lanes* en los Segmentos 3A y 3B ha continuado creciendo. El crecimiento en los carriles *managed lanes* se debe al regreso de la demanda al corredor y a un incremento de la captura de la cuota de mercado en las propias *managed lanes*.

Dos nuevos accesos directos han abierto recientemente. La conexión directa desde la I-30 EB a la NTE 3A NB se abrió en diciembre 2018. El tráfico de la I-30, uno de los principales corredores entre Dallas y Fort Worth, creció a ritmo rápido durante los tres primeros meses de operación y se espera que continúe creciendo a medida que los conductores se familiarizan con el nuevo acceso a las *managed lanes*. La conexión directa entre Downtown Fort Worth a la NTE 3A se abrió a finales de enero 2019, lo cual incrementa directamente el acceso a las *managed lanes* a/desde Downtown Fort Worth.

| Evolución Trimestral | 2T 2019 | 1T 2019 | VAR. |
|----------------------|---------|---------|-------|
| Transacciones (mn) | 8 | 7 | 14,4% |
| Ventas (USD mn) | 22 | 17 | 27,4% |
| RBE (USD mn) | 18 | 13 | 39,8% |
| margen RBE | 82,0% | 74,5% | |

La **tarifa media por transacción** en el primer semestre de 2019 alcanzó 2,5 dólares en 1S 2019.

Deuda neta: A 30 de junio de 2019, la deuda neta de la NTE35W alcanzó 748 millones de dólares, a un coste medio de 4,81%.

Calificación crediticia:

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

OTRAS AUTOPIASTAS

- **España:** crecimientos de tráfico notables. Los meses de febrero y marzo de 2019 comparan con meses de 2018 en los que el paso de varias borrascas por España tuvo un impacto muy negativo en Autema y Ausol. En el primer semestre, el tráfico ha crecido +6,7% en Ausol I y +5,1% en Ausol II.
- **Portugal:** notable crecimiento del tráfico. El tráfico en Algarve creció un +8,2%, ayudado por el cambio de configuración de su principal competidor. En la autopista Azores (+4,5%), el tráfico continúa apoyado por el incremento del turismo, que ha seguido a la liberalización del mercado aéreo.
- **Irlanda:** tendencia positiva. El tráfico creció un +6,6% tanto en M4, como M3. En 1S 2018, el tráfico se vio negativamente impactado por tormentas de nieve en febrero y marzo.

OTROS EVENTOS

Ferrovial, a través de su filial Cintra, alcanzó en junio de 2019 un acuerdo de venta al fondo Meridiam del 65% del capital de Ausol por 447 millones de euros. Cintra mantiene una participación del 15%, sobre la que se ha reservado una opción de venta (put option) y ha otorgado una opción de compra a Meridiam (call option).

Se espera que la transacción genere unas plusvalías aproximadas de 474 millones de euros para Ferrovial. Adicionalmente, ha permitido a Ferrovial desconsolidar la deuda neta del activo que asciende a 435 millones de euros al cierre de junio 2019.

El cierre de la operación está sujeto a la obtención de las aprobaciones administrativas y de las entidades financiadoras correspondientes.

ACTIVOS EN DESARROLLO

| (Millones de euros) | CAPITAL | | DEUDA NETA 100% | PARTICIP. CINTRA |
|-------------------------------|-----------|---------------------------|--------------------|---------------------|
| | INVERTIDO | COMPROMETIDO PENDIENTE | | |
| Integración Global | | | | |
| Activos intangibles | -78 | 36 | -244 | |
| I-77 | -78 | 36 | -244 | 50% |
| Puesta en Equivalencia | | | | |
| Activos intangibles | | 670 | -1.111 | |
| I-66 | | 670 | -1.111 | 50% |
| Activos financieros | -65 | 70 | -1.145 | |
| 407-East Extension II | | 11 | -330 | 50% |
| Ruta del Cacao | -54 | | -27 | 42% |
| Toowoomba | -11 | | -216 | 40% |
| Bratislava | | 30 | -404 | 35% |
| OSARs | | 29 | -169 | 50% |

- **407 East Extension Phase II:** en enero 2018 se realizó la apertura del Segmento Fase 2A, conforme al calendario previsto. El grado de avance de la construcción es del 91%, con el objetivo de finalizar la Fase 2B en dic. 2019 y abrir al público a principios de 2020.
- **I-66:** "Transform I-66" (Virginia, EE.UU.). El proyecto 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). El plazo de construcción es hasta 2022, mientras que la concesión alcanza los 50 años desde el cierre comercial. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción es del 21%.
- **OSARs (Melbourne, Australia):** Un 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 38%.
- **Toowoomba:** el 8 de diciembre 2018 tuvo lugar una apertura parcial de 24 Km, y se espera la apertura total en 2S 2019.
- **Ruta del Cacao:** construcción de 81 Km de nueva carretera, mejora de 108 Km de carretera existente, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 31%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- La oferta por el **I-10 Mobile River Bridge** en Alabama se presentará en diciembre 2019. Se trata de un contrato de diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento, con riesgo de tráfico para la construcción y operación de un puente atirantado sobre el río Mobile con una inversión aproximada de construcción de 2.400 millones de dólares.
- En **Maryland**, Cintra está trabajando en un consorcio y licitando por el **Maryland Congestion Relief Program**, cuyo primer proyecto se espera salga a licitación en 4T 2019.
- **Georgia Managed Lanes Program** (Atlanta) se encuentra bajo revisión. El Departamento de transporte de Georgia (GDOT) está aun analizando el modelo a ser implementado, pero se estima que el plan comience con la precalificación del proyecto "SR-400" en 2019; un proyecto de aproximadamente 1.800 millones de dólares de construcción y un total de 17 millas.
- La actual coyuntura económica y política en EE.UU. favorece el desarrollo de infraestructuras y Cintra está siguiendo varios proyectos en interés en varios Estados (Illinois, Virginia y Texas) de los cuales tienen forma de *Managed Lane*.

Otros mercados, Cintra fue nombrado Preferred Bidder del túnel "Silvertown Tunnel" en Londres (Reino Unido), el 29 de mayo 2019, con una inversión aproximada de construcción de 1.000 millones de libras.

I-77

La parte norte de I-77 Express abrió el 1 de junio de 2019, que incluye:

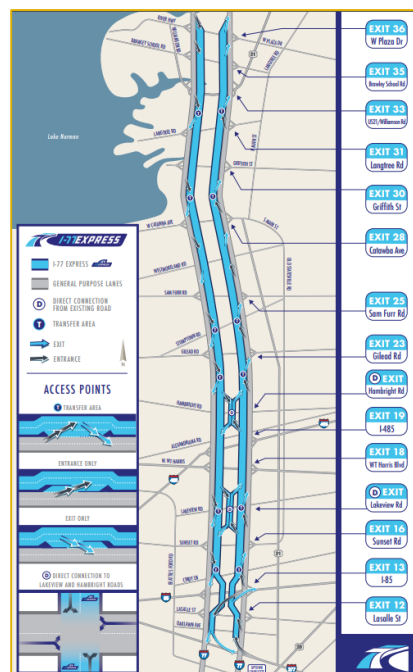
- 15 millas de express lanes entre Hambright Road en Huntersville y salida 36 en Mooresville.
- 5 segmentos en cada dirección, y numerosos puntos de entrada y salida

La velocidad en el corredor ha mejorado mucho con la apertura de la I-77, beneficiando tanto a las *managed lanes* como a los carriles generales. La velocidad media durante la hora punta de la mañana ha aumentado en un +18% y la velocidad durante la hora punta de la tarde ha aumentado en un +37% (los períodos de hora punta de viaje son de 6:30 AM a 9:00 AM y de 3:00 PM a 7:00 PM). Los volúmenes de la carretera han recuperado rápidamente los niveles previos a la construcción.

El tráfico de las managed lanes se ha incrementado +20% en cada una de las 4 primeras semanas de operación.

Actualmente, la I-77 utiliza una tarifa promocional, con un descuento medio del 25% sobre las tarifas hasta la apertura total de la I-77.

La apertura total se espera para otoño de 2019.



182.000
Vehículos diferentes han utilizado la I-77

12.500
Vehículos únicos todos los días de la semana

500.000
Total viajes en I-77

40%
% de usuarios con transpondedor

\$3-5/mes
Factura mensual de la mayoría de los usuarios

AEROPUERTOS

Contribuyó 2 millones de euros al resultado por **puesta en equivalencia de FER** en 1S 2019, frente a 56 millones en 1S 2018.

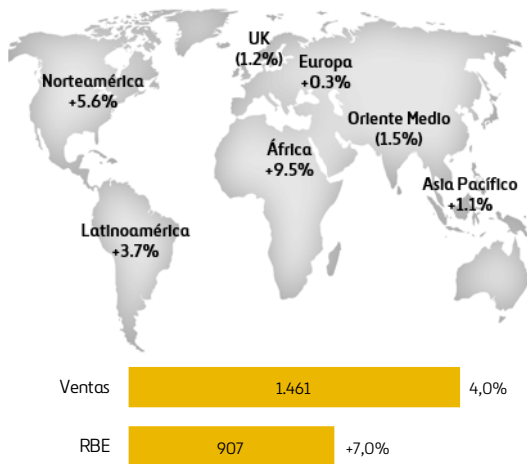
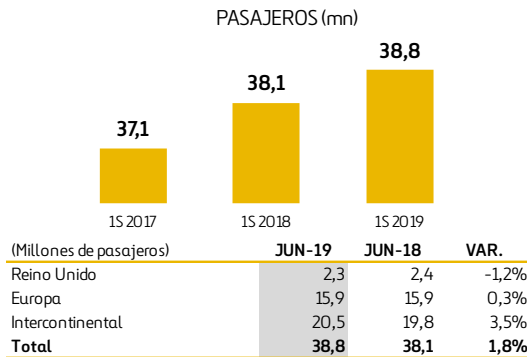
- **HAH:** -2 millones de euros en 1S 2019 (56 millones en 1S 2018) impactado por una evolución negativa de los derivados *mark to market*.
- **AGS:** 4 millones de euros en 1S 2019 (0,3 millones en 1S 2018).

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

- **HAH:** 200 millones de libras frente a 228 millones en 1S 2018. Correspondieron a **Ferrovial 58 millones de euros**.
- **AGS:** 20 millones de libras frente a 23 millones en 1S 2018. Correspondieron a **Ferrovial 11 millones de euros**

HEATHROW SP (25%,UK) – GBP MN

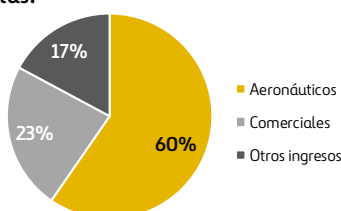
Tráfico récord de 38,8 millones de pasajeros (+1,8%) en 1S 2019. Junio fue el 32º mes de récord consecutivo. Los niveles de ocupación alcanzaron en 1S 2019 un 77,8% (76,9% en 1S 2018). El número medio de plazas por avión se situó en 213,0 (213,3 en 1S 2018). Los movimientos crecieron +0,8% por la maximización del uso de las franjas horarias de uso de pista dentro del límite de 480.000.



Ventas Heathrow +4,0% 1S 2019 alcanzando 1.461 millones de libras.

- **Ingresos aeronáuticos:** +5,2%, impulsado por el tráfico récord, mix de pasajeros favorable y recuperación de la dilución de la rentabilidad del año anterior, aunque parcialmente compensado por la dilución de rentabilidad del presente año que se recupera a futuro debido a más aviones silenciosos y menos contaminantes.
- **Ingresos comerciales:** +3,4%, apoyado en las concesiones *retail*, la restauración y otros ingresos, que reflejan el sólido crecimiento operativo y el incremento de los pasajeros con tendencia a comprar en la terminal. La restauración también se benefició de la mayor oferta de venta, mientras otros servicios tuvieron un fuerte crecimiento en la oferta VIP debido a la Copa del Mundo de Cricket. Ingreso por pasajero: +1,5% en 8,75 libras (8,62 en 1S 2018).
- **Otros ingresos:** +0,8%. Otras tasas reguladas disminuyeron debido al menor consumo de *utilities* y menos maletas procesadas. Heathrow Express decreció por el cese de los servicios de conexión.

Contribución a ventas:



Costes operativos: Tras la NIIF 16, 26 millones de libras de arrendamientos se reportan por debajo de RBE. Antes de NIIF 16, estos costes se habrían presentado dentro de costes operativos, en RBE.

Los costes operativos excluyendo NIIF 16 se han incrementado, debido a inversiones en crecimiento, seguridad, resiliencia y experiencia del pasajero. Se ha incrementado el gasto en servicios de asistencia especial, costes de seguridad para apoyar la resiliencia operacional y mantener seguros a nuestros pasajeros mientras el número de pasajeros continua creciendo y actualizando las capacidades de defensa con drones. Excluyendo NIIF 16, los costes operativos se hubieran incrementado +4,1% hasta 580 millones de libras, 2,3% por pasajero.

RBE ajustado se incrementó +7,0% (+3,9% excluyendo NIIF 16) hasta 907 millones de libras, con un margen RBE ajustado de 62,1% (60,4% en 1S 2018).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 4,90%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (vs. 5,30% en diciembre 2018).

| (Millones de libras) | JUN-19 | dic-18 | VAR. |
|-------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Loan Facility (ADI Finance 2) | 75 | 75 | 0,2% |
| Subordinada | 1.646 | 1.599 | 2,9% |
| Grupo securitizado | 12.658 | 12.402 | 2,1% |
| Caja y ajustes | -114 | -345 | -66,9% |
| Total | 14.264 | 13.731 | 3,9% |

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

Regulatory Asset Base (RAB): A 30 de junio 2019, el RAB alcanzó los 16.420 millones de libras (16.200 millones en diciembre 2018).

Expansión de Heathrow: En 2T 2019 se completó un hito importante para el plan de expansión: Heathrow se comprometió a una expansión del aeropuerto sostenible, asequible y financiable sin ningún coste para el contribuyente.

Heathrow tiene confianza en que la expansión puede llevarse a cabo mientras se cumple con la premisa de mantener la tarifa media por pasajero cercana a los niveles de 2016 en términos reales. El primer avión se espera que opere en la tercera pista en 2026.

En junio se presentó una nueva consulta; *the statutory Airport Expansion Consultation*, (a continuación de las dos consultas anteriores). Las observaciones de las tres consultas serán evaluadas al finalizar el masterplan. Seguimos en el camino correcto para presentar el *development consent order* a mediados de 2020.

Periodo regulatorio: el objetivo de la *Civil Aviation Authority* (CAA) para el nuevo periodo regulatorio (H7) es facilitar nueva capacidad asequible y financiable, impulsando la competencia en beneficio de los consumidores. La CAA presentó una consulta ("Regulación económica de la capacidad de expansión en Heathrow: actualización de políticas t consulta") en marzo de 2019 y espera dar mayor claridad al marco regulatorio en octubre 2019, cuando publique su próxima consulta.

Para alinear mejor el próximo periodo regulatorio (H7) con el calendario de expansión, la CAA extendió la licencia económica de Heathrow al 31 de diciembre 2019, y se ha comprometido a una nueva extensión para finalizar 2021. El periodo 2020-21 es iH7 (H7 Interino)

Heathrow ha firmado un *Commercial Agreement* con un número significativo de compañías que representan la mayoría del tráfico de pasajeros respecto a los cargos aeronáuticos para iH7. El acuerdo se basa en la superposición de reembolsos en una extensión de la RPI-1.5% existente y el marco regulatorio.

AEROPUERTOS

Crecimiento sostenible:

En el 1S 2019, Heathrow ha seguido progresando en la **Estrategia de Sostenibilidad 2.0 de Heathrow**. En este período se ha incrementado la atención pública y política sobre el cambio climático, incluido el anuncio del Gobierno en junio de un objetivo legalmente vinculante de cero emisiones netas para 2050. Los objetivos actuales de Heathrow son compatibles con esta meta y, junto con otros 194 aeropuertos, apoyó el compromiso de ACI-Europa (Consejo Internacional de Aeropuertos) en junio para que la industria aeroportuaria europea logre emisiones de CO2 netas cero para el 2050.

- En abril, Heathrow fue seleccionado como finalista para el premio **BITC Responsible Business of the Year 2019**, que reconoce a las empresas que están tomando medidas pioneras en materia de sostenibilidad.
- En mayo de 2019, Heathrow publicó su Informe de progreso de sostenibilidad de 2018, que describe los avances en relación a 10 objetivos principales, metas más amplios y aspiraciones. Se anunció una nueva medida para proteger la calidad del aire local y reducir la congestión. **La primera zona de emisiones ultra bajas (ULEZ) del aeropuerto, en 2022**, establecerá estándares mínimos de emisiones de vehículos idénticos a las ULEZ del alcalde de Londres.
- En junio, Heathrow instaló más de 300 paraguas en la Terminal 5 en colaboración con la Fundación ADHD, como parte de una iniciativa para crear conciencia sobre los trastornos del desarrollo neurológico. La instalación forma parte de un programa educativo más amplio con escuelas locales participantes. Heathrow también publicó su "*Modern Slavery Statement*" de 2018, que detalla los pasos tomados para operar el Aeropuerto de Heathrow como un lugar que impulsa el cambio a lo largo de nuestra cadena de suministro, con prácticas éticas, sostenibles y con bajas emisiones de carbono.
- Heathrow también se convirtió en el primer **Sustainably Sourced Fish Airport** reconocido por Sustain, la Organización para mejorar la alimentación y la agricultura. Este proyecto fue el resultado de una iniciativa para todo el aeropuerto, que involucra a los 37 stands de alimentos y bebidas y cubre 4 millones de comidas de pescado al año.
- El **Centro de Excelencia para la Sostenibilidad de Heathrow** continúa explorando proyectos que aceleran la llegada de viajes aéreos sostenibles, incluida una mesa redonda sobre propulsión sostenible con *Imperial College* y otros expertos de la industria. El Centro también lanzó un proceso para proyectos de investigación, con una inversión disponible de alrededor de £ 100k a través de un evento "*think tank*" que reunió a varias universidades.

Perspectiva para 2019: en línea con el Informe para Inversores de junio de 2019:

- Tráfico previsto: 80,9 millones de pasajeros.
- Adj. EBITDA + 4,1%, con un sólido crecimiento en los ingresos tanto aeronáuticos como comerciales, excluyendo un subsidio de contingencia Brexit de 35 millones de libras.

Satisfacción de usuarios: Heathrow consiguió una puntuación de *Airport Service Quality* (ASQ) de 4,18/5 (4,17 en 1S 2018) comparado con 3,97 hace solo cinco años. 82,2% de los pasajeros encuestados calificaron su experiencia como "excelente" o "muy buena" (2018: 82,5%) ilustrando la fortaleza y resiliencia de nuestras operaciones.



- T5: World's 'Best Airport Terminal' (1st time)
- Best Airport in Western Europe (5th consecutive year)
- Best Airport in the world for Shopping

Para más información sobre Heathrow, por favour visite el siguiente [link](#)

AGS (50%, UK) - GBP MN

Tráfico: el número de pasajeros se redujo en -7,5% (6,5 millones), por un descenso del tráfico en los 3 aeropuertos.

| (Millones de pasajeros) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|-------------------------|------------|------------|--------------|
| Glasgow | 4,2 | 4,5 | -8,1% |
| Aberdeen | 1,4 | 1,5 | -4,6% |
| Southampton | 0,9 | 1,0 | -9,2% |
| Total AGS | 6,5 | 7,0 | -7,5% |

Las ventas se incrementaron un +3,8%, debido a un ingreso extraordinario relacionado con la subvención para la construcción de un radar en Glasgow por parte de un tercero, el cual compensa parcialmente el descenso en los ingresos aeronáuticos y comerciales en los 3 aeropuertos por el menor tráfico.

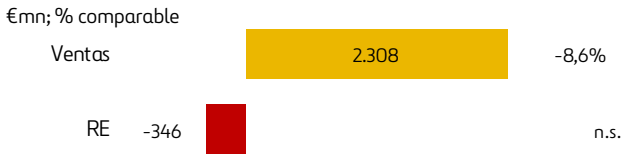
RBE se incrementó en +7,4% en 1S2019 vs 1S 2018 impactado por ciertos hechos excepcionales, como el nuevo radar en Glasgow o el coste en 2018 del servicio para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido.

Estos efectos positivos fueron parcialmente compensados por los costes extraordinarios de ejecutar el plan de contingencia para los días de huelga durante las negociaciones con los sindicatos. Además de los efectos excepcionales, el EBITDA se vio afectado negativamente por la reducción del tráfico en los tres aeropuertos debido a:

- El cese de las operaciones de Ryanair en Glasgow (octubre de 2018) se mitigó parcialmente con las nuevas rutas y el aumento de la capacidad de otras aerolíneas, incluidas Jet2, Lufthansa y Easyjet.
- Menor número de pasajeros nacionales en Aberdeen se deben en gran parte a las cancelaciones de las rutas de Londres y regionales (Easyjet Gatwick) parcialmente compensadas por el aumento del tráfico de helicópteros.
- Flybe canceló vuelos a UE y rutas regionales en el Reino Unido en Southampton.

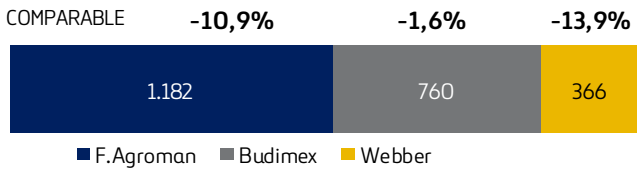


CONSTRUCCIÓN



Las **ventas** (+8,6% en términos comparables) con evolución negativa en todas las áreas. La facturación internacional supuso el 83% de la división, Polonia (33%) y Norteamérica (28%).

1S 2019 ventas (2.308 millones de euros) y variaciones comparables vs 1S 2018:



El **RE** se situó en **-346 millones de euros en 1S 2019**, por debajo de los -332 millones de euros de 1T 2019.

Además de la provisión de 345 millones de euros registrada en 1T 2019, hay **nuevos impactos contables** vinculados a un reconocimiento de costes muy estricto:

- Se han realizado una serie de ajustes negativos a nivel de F.Agroman. Estos ajustes están relacionados con trabajos pendientes de firma, reclamaciones de seguros y compensaciones.
- Costes relacionados con los gastos de estructura distribuidos a proyectos individuales. Estos costes no pueden incluirse en la provisión existente, ya que estos no están técnicamente relacionados con los proyectos, sino con los gastos centrales de la matriz.
- El impacto de los gastos de estructura se mantendrá mientras otros proyectos no absorban la tasa o se logren eficiencias que reduzcan estos gastos.

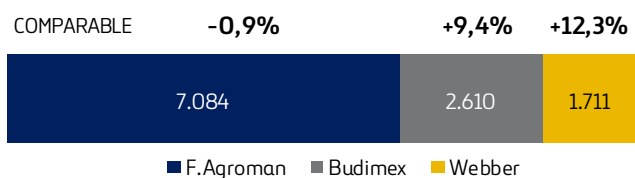
1S 2019 RE y margen RE, y var. comparables vs 1S 2018:

| JUN-19 | RE | RE comparable % | RE mg |
|-------------------|-------------|-----------------|---------------|
| Budimex | 28 | -32,2% | 3,7% |
| Construcción | 15 | -50,0% | 2,2% |
| Inmobiliaria | 12 | 17,7% | 16,9% |
| Webber | 6 | -52,8% | 1,8% |
| F. Agroman | -381 | n.s. | -32,2% |
| Total RE | -346 | n.s. | -15,0% |

Desde 1T 2019, las cifras reportadas de Budimex incluyen la actividad inmobiliaria en Polonia.

La **cartera** alcanzó los 11.405 millones de euros (+3,2% términos comparables frente diciembre 2018) 78% obra civil, manteniendo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. 88% de la cartera es internacional. La cartera a junio de 2019 no incluye contratos preadjudicados y pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 1.250 millones de euros.

Cartera en 1S 2019 y variaciones comparables vs 1S 2018:

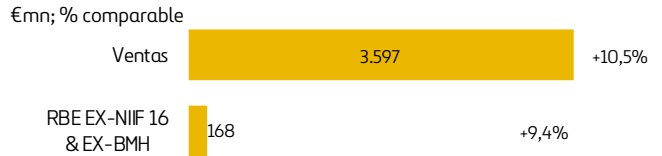


BMH: Birmingham

SERVICIOS

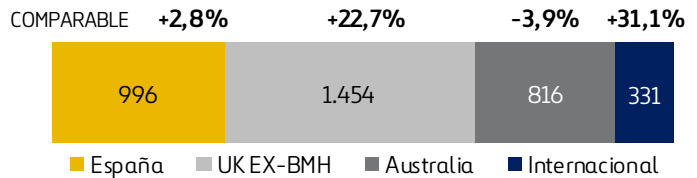
(ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

La división ha sido clasificada como "mantenida para la venta" aunque, con el objetivo de permitir el análisis de la evolución de la división de Servicios y la comparabilidad frente al ejercicio anterior, a continuación, se muestran los resultados de la actividad de Servicios:



Las **ventas** (+10,5% en términos comparables) con mayores crecimientos en UK excluyendo Birmingham (+22,7% comparable) e Internacional (+31,1% comparable), mientras que Australia (-3,9% comparable) disminuyó por la racionalización de la cartera.

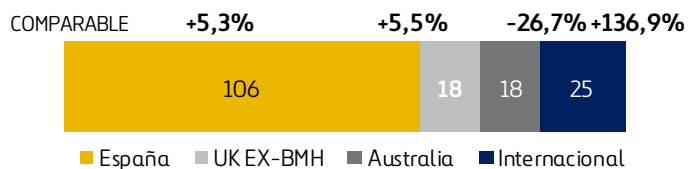
1S 2019 ventas (3.597 millones de euros) y variaciones comparables vs 1S 2018:



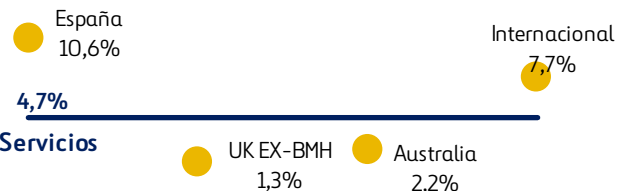
RBE ex-BMH & ex-NIIF 16: 168 millones de euros, +9,4% en términos comparables vs 1S 2018 (margen RBE de 4,7%), excluyendo el contrato de Birmingham una vez se ha alcanzado un acuerdo. España (+5,3% comparable) apoyado en el volumen contratos de tratamiento de residuos con mayor rentabilidad (margen RBE de 10,6%). Internacional +136,9% comparable con crecimiento positivo en todas las geografías, destacando Norte América, Polonia y Chile con un incremento de los márgenes que alcanzaron un 7,7% margen RBE (4,5% de margen RBE en 1S 2018).

Acuerdo Amey y Birmingham: Amey ha alcanzado un acuerdo para resolver el contrato Birmingham Highways PFI. El acuerdo no tiene impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial. Amey pagará 215 millones de libras, de los que 160 millones de libras se pagarán en 2019 y los 55 millones de libras restantes a lo largo de los próximos 6 años. Amey continuará prestando servicios de forma provisional hasta el 30 de septiembre de 2019, pudiendo extenderse dicho plazo hasta el 31 de marzo de 2020.

1S 2019 RBE ex-BMH & ex-NIIF 16 y variaciones comparables vs 1S 2018:

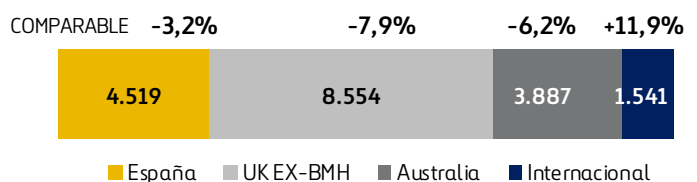


Margen RBE en 1S 2019, por división y subdivisión:



Cartera (18.500 millones de euros) disminuyó un -5,0% en términos comparables frente a diciembre 2018, debido a la salida de BMH.

Cartera en 1S 2019 y variaciones comparables vs 1S 2018:



Cuenta de resultados consolidada

| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 |
|---|--------------|--------------|
| VENTAS | 2.603 | 2.701 |
| Provision de Construcción | -345 | |
| RBE Ex NIIF 16 | -132 | 208 |
| RBE | -116 | |
| Amortización de inmovilizado | -74 | -57 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | -21 | -16 |
| RE | -211 | 135 |
| Resultado Financiero | -101 | -98 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -129 | -111 |
| Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructura | 28 | 13 |
| Puesta en equivalencia | 76 | 125 |
| BAI | -236 | 161 |
| Impuesto sobre beneficios | 50 | -9 |
| RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS | -185 | 152 |
| RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS | 135 | -206 |
| RDO CONSOLIDADO | -50 | -53 |
| Rdo. atribuido a socios externos | 44 | -19 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | -6 | -72 |

Las **ventas** se situaron en 2.603 millones de euros (-5,3% en términos comparables) afectadas por la caída de las ventas de Construcción (-8,6% en términos comparables), compensado parcialmente por la mayor contribución de Autopistas.

RBE: -132 millones de euros excluyendo el impacto de NIIF16 (208 millones en 1S 2018) impactado negativamente por la provisión de -345 millones de euros (al 100%), registrada en la división de Construcción en 1T 2019 por posibles pérdidas futuras en varios proyectos de EE.UU.

- La NIIF 16 mejoró el RBE en unos 16 millones de euros (-116 millones de euros) por la reclasificación entre RBE, amortización y resultado financiero, sin impacto significativo a nivel de RE y resultado neto.

Amortización se incrementó un +29% en 1S 2019 (+6,7% en términos comparables), hasta los 74 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado ascendieron a -21 millones de euros a junio de 2019, incluyendo un deterioro adicional de Autema (-21 millones de euros). En 1S 2018, esta cifra se situó en -16 millones de euros.

Resultado Financiero en 1S 2019 estuvo en línea con 1S 2018, combinando los siguientes impactos:

- Proyectos infraestructuras:** mayor gasto de -129 millones de euros frente a -111 millones de euros en 1S 2018 debido a la entrada en operación de la NTE 35W, parcialmente compensado por mayores tasas de interés con un impacto positivo en la posición de caja bruta.
- Proyectos ex-infraestructuras:** 28 millones de euros de ingreso financiero en 1S 2019 frente a 13 millones de euros en 1S 2018, fundamentalmente debido al efecto de las coberturas de *equity swaps* ligados a los planes de retribución, sin impacto en caja. Estas coberturas supusieron un ingreso de 17 millones de euros frente a 1S 2018 debido a la evolución positiva del precio de la acción, frente a la evolución negativa en 1S 2018, tal y como muestra en la siguiente tabla:

| FECHA | PRECIO DE CIERRE (€) |
|------------------|----------------------|
| 31-dic-17 | 18,93 |
| 30-jun-18 | 17,58 |
| 31-dic-18 | 17,70 |
| 30-jun-19 | 22,51 |

Cambios contables

- FER ha clasificado como "actividades discontinuadas" todas sus actividades de servicios a partir del 31 de diciembre de 2018. De acuerdo con la NIIF 5, se lleva a cabo en el presente informe la reclasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada, re-expresando asimismo la cuenta de resultados del 2018. Además, la NIIF 5 indica que, una vez que un negocio ha sido clasificado como actividad discontinuada los activos fijos de dicho negocio no se pueden amortizar, con un impacto positivo en el resultado neto de Servicios de 119 millones de euros en 1S 2019.
- NIIF 16 (arrendamientos) primera aplicación: reclasificación entre RBE, amortización y resultado financiero sin impacto significativo en RE y resultado neto.
- Autopista Ausol ha sido reclasificada a finales de 1T 2019 como "mantenida para la venta". Esta reclasificación supuso la salida del perímetro de consolidación de Ferrovial de su deuda neta, que asciende a 435 millones de euros. El hecho relevante publicado sobre la transacción incluía en su deuda neta (542 millones de euros) un préstamo participativo subordinado.

| VENTAS | | | | |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
| Autopistas | 287 | 208 | 38,1% | 33,6% |
| Aeropuertos | 9 | 7 | 25,5% | 18,5% |
| Construcción | 2.308 | 2.483 | -7,0% | -8,6% |
| Otros | -1 | 4 | n.a. | n.a. |
| Total | 2.603 | 2.701 | -3,6% | -5,3% |

| RBE | | | | |
|-----------------------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
| Autopistas | 206 | 136 | 51,7% | 46,8% |
| Aeropuertos | -8 | -7 | -15,7% | -22,2% |
| Construcción | -329 | 75 | n.s. | n.s. |
| Otros | 0 | 4 | n.a. | n.a. |
| Total RBE Ex NIIF 16 | -132 | 208 | -163,2% | -163,8% |
| NIIF 16 | 16 | | | |
| Total RBE | -116 | | | |

| RE* | | | | |
|---------------------|-------------|------------|----------------|----------------|
| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
| Autopistas | 167 | 99 | 69,2% | 59,0% |
| Aeropuertos | -9 | -8 | -14,1% | -16,8% |
| Construcción | -346 | 57 | n.s. | n.s. |
| Otros | -1 | 3 | n.a. | n.a. |
| Total | -190 | 151 | -225,6% | -230,5% |

*RE después de deterioro y enajenación del inmovilizado

Resultado por puesta en equivalencia: a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron 76 millones de euros netos de impuestos (125 millones de euros en 1S 2018).

| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|---------------------|-----------|------------|---------------|
| Autopistas | 75 | 68 | 10,2% |
| 407 ETR | 62 | 57 | 8,4% |
| Otros | 13 | 11 | 19,6% |
| Aeropuertos | 2 | 57 | -96,6% |
| HAH | -2 | 56 | -104,3% |
| ACS | 4 | 0 | n.s. |
| Construcción | -1 | 0 | n.s. |
| Total | 76 | 125 | -39,0% |

Impuesto: el impuesto de sociedades del 1S 2019 ascendió a 50 millones de euros de ingreso (9 millones de euros de gasto en 1S 2018). Excluyendo del resultado antes de impuestos de 1S 2019 (-236 millones de euros), el resultado de las sociedades integradas por puesta en equivalencia (76 millones de euros antes de impuestos), y tomando el impuesto de sociedades ajustado en el 1S 2019 (52 millones de euros de ingreso), la tasa efectiva se situaría en un 17%.

Resultado neto de operaciones continuadas se situó en -185 millones de euros (152 millones de euros en 1S 2018). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

- Impacto de la provisión dotada en la división de Construcción a nivel de resultado neto: -212 millones de euros.
- Ajustes de valor razonable por derivados: -27 millones de euros (39 millones de euros en 1S 2018), principalmente impactado por una evolución negativa de los derivados de HAH.
- Deterioro Autema: -16 millones de euros (-13 millones en 1S 2018).

Resultado neto de operaciones discontinuadas alcanzó 135 millones de euros, frente a -206 millones de euros en 1S 2018, impactado por un resultado neto de Servicios de 119 millones de euros en 1S 2019 debido a la NIIF 5. Asimismo, el resultado neto de la división en 1S 2018 estuvo impactado por la provisión de -237 millones de euros registrada en Reino Unido por el contrato de Birmingham.

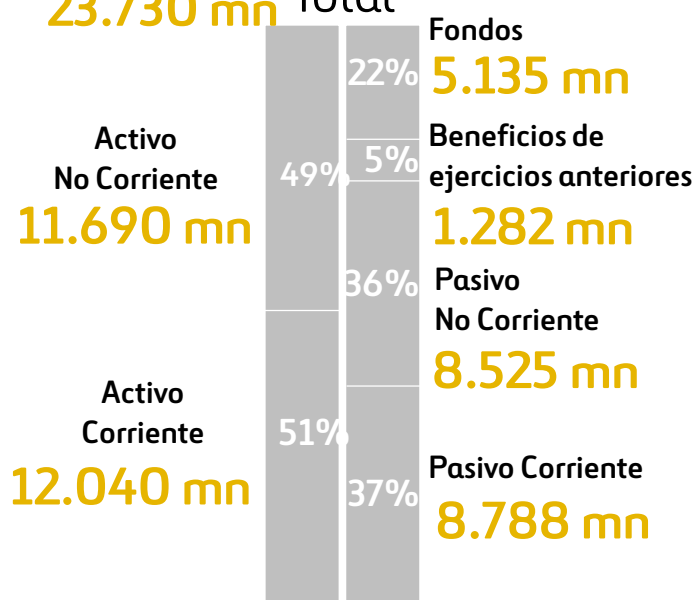
Balance Consolidado

BALANCE CONSOLIDADO

| (Millones de euros) | JUN-19 | DIC-18 | (Millones de euros) | JUN-19 | DIC-18 |
|--|---------------|---------------|---|---------------|---------------|
| ACTIVO NO CORRIENTE | 11.690 | 12.055 | PATRIMONIO NETO | 5.135 | 5.363 |
| Fondo de comercio de consolidación | 304 | 372 | Patrimonio neto atribuido a los accionistas | 4.319 | 4.530 |
| Activos intangibles | 29 | 32 | Patrimonio neto atribuido a los socios externos | 816 | 833 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 6.732 | 7.155 | Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 1.282 | 1.241 |
| Inversiones inmobiliarias | 8 | 9 | PASIVOS NO CORRIENTES | 8.525 | 8.912 |
| Inmovilizado material | 251 | 251 | Provisiones para pensiones | 3 | 3 |
| Derecho de uso | 89 | 0 | Otras provisiones | 429 | 459 |
| Inversiones en sociedades asociadas | 2.339 | 2.455 | Pasivo arrendamiento a largo plazo | 64 | 0 |
| Activos Financieros no corrientes | 825 | 754 | Deuda financiera | 7.022 | 7.419 |
| Inversiones a largo plazo con empresas asociadas | 178 | 173 | Deuda financiera proyectos de infraestructuras | 4.935 | 5.342 |
| Caja restringida y otros activos financieros no corrientes | 537 | 473 | Deuda financiera resto de sociedades | 2.087 | 2.077 |
| Resto de cuentas a cobrar | 111 | 108 | Otras deudas | 21 | 135 |
| Impuestos Diferidos | 649 | 664 | Impuestos diferidos | 565 | 574 |
| Derivados financieros a valor razonable | 464 | 364 | Derivados financieros a valor razonable | 421 | 321 |
| ACTIVO CORRIENTE | 12.040 | 10.758 | PASIVOS CORRIENTES | 8.788 | 7.297 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 6.136 | 4.892 | Pasivos clasif. mantenidos para la venta | 4.247 | 3.259 |
| Existencias | 670 | 594 | Pasivo arrendamiento a corto plazo | 55 | 0 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 1.342 | 1.090 | Deuda financiera | 982 | 773 |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | 1.015 | 801 | Deuda financiera proyectos de infraestructuras | 19 | 43 |
| Otros deudores | 327 | 289 | Deuda financiera resto de sociedades | 963 | 730 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 101 | 97 | Derivados financieros a valor razonable | 83 | 69 |
| Tesorería e inversiones financieras temporales | 3.759 | 4.005 | Deudas por operaciones de tráfico | 2.712 | 2.700 |
| Sociedades proyectos de infraestructuras | 218 | 239 | Acreedores comerciales | 1.272 | 1.314 |
| Caja restringida | 6 | 9 | Otras deudas no comerciales | 1.440 | 1.386 |
| Resto de tesorería y equivalentes | 212 | 230 | Pasivos por impuestos sobre sociedades | 77 | 65 |
| Resto de sociedades | 3.541 | 3.766 | Provisiones para operaciones de tráfico | 632 | 431 |
| Derivados financieros a valor razonable | 32 | 80 | TOTAL PASIVO | 23.730 | 22.813 |
| TOTAL ACTIVO | 23.730 | 22.813 | | | |

BALANCE CONSOLIDADO

23.730 mn Total



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

| DEUDA BRUTA JUN-19 | EX-INFRA | INFRA | CONSOLIDADO |
|--------------------------|----------|--------|-------------|
| Deuda Bruta (EUR mn) | -3.413 | -5.286 | -8.700 |
| % fijo | 83,1% | 97,8% | 92,4% |
| % variable | 16,9% | 2,2% | 7,6% |
| Tipo medio | 1,0% | 5,0% | 3,5% |
| Vencimiento medio (años) | 3 | 19 | 13 |

*Incluye actividades discontinuadas

PNT CONSOLIDADA*

| (Millones de euros) | JUN-19 | DIC-18 |
|---|---------------|---------------|
| Deuda Financiera Bruta | -8.700 | -8.737 |
| Deuda Bruta Ex-proyectos | -3.413 | -2.992 |
| Deuda Bruta Proyectos | -5.286 | -5.745 |
| Tesorería | 4.774 | 5.088 |
| Tesorería Ex-proyectos | 3.896 | 4.228 |
| Tesorería Proyectos | 878 | 861 |
| Posición neta de tesorería total | -3.926 | -3.649 |
| Tesorería Ex-proyectos | 482 | 1.236 |
| Tesorería Proyectos | -4.408 | -4.885 |
| Posición neta de tesorería total | -3.926 | -3.649 |

*Incluye actividades discontinuadas

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras

(incluyendo actividades discontinuadas)

PROYECTOS EX-INFRA PNT

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Caja bruta | 3.896 mn |
| Deuda bruta | -3.413 mn |
| Posición neta de tesorería | 482 mn |

81%
Bonos

Incl. actividades discontinuadas

Liquidez

| | | | |
|-----------------------|----------|--------------------|--------|
| Caja bruta | 3.896 mn | Deuda no dispuesta | 901 mn |
| Total liquidez | | 4.797 mn | |

PROYECTOS EX-INFRA DEUDA

Vencimientos deuda

| | | | |
|-----------------|---------------|----------------|-------------------|
| €972mn* 2019 | €37mn 2020 | €749mn 2021 | €1.612mn >2022 |
|-----------------|---------------|----------------|-------------------|

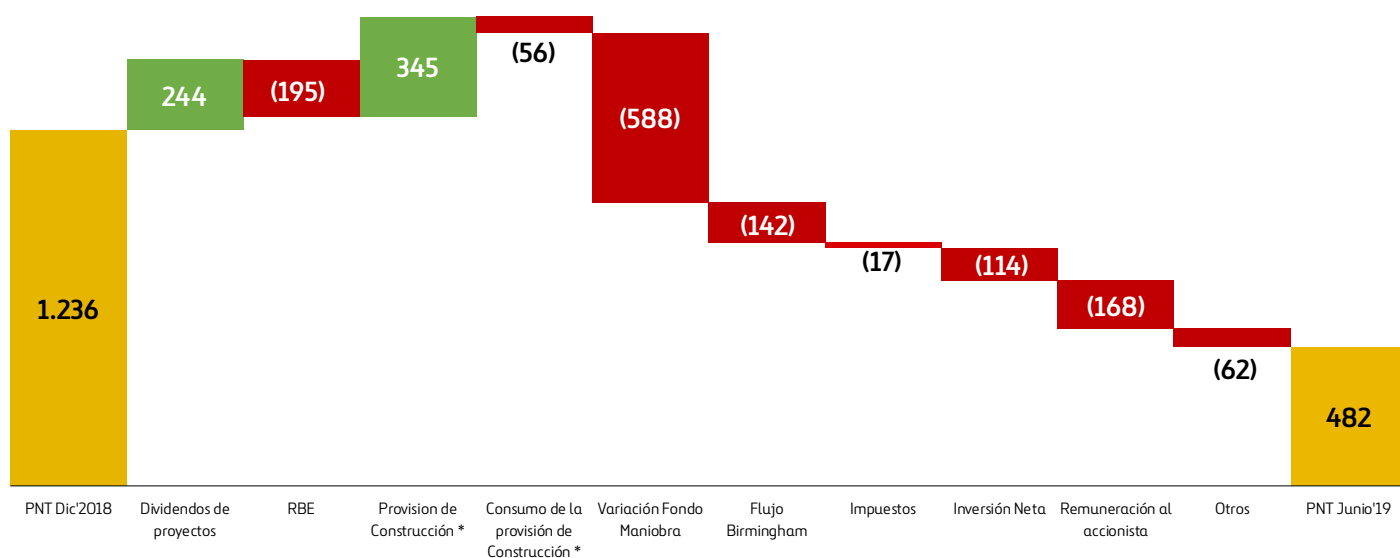
(*) En 2019, la deuda ex-proyecto incluye la emisión de ECP (*Euro Commercial Paper*) con saldo contable a 30 de junio de 2019 de 951 millones de euros con tipo medio de -0,21%

Rating

Standard & Poor's **BBB / CreditWatch developing**

Fitch Ratings **BBB / stable**

PROYECTOS EX-INFRA – DESGLOSE FLUJO CAJA



Posición neta de caja (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 482 millones de euros en junio de 2019 vs 1.236 millones de euros en diciembre 2018. Los principales factores para el cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 244 millones de euros vs 307 millones de euros en 1S 2018 (-20.5%). Los dividendos de 1S 2018 incluían 81 millones de euros de proyectos de Servicios. En 1S 2019 los dividendos de autopistas se incrementaron un +10%.
- **RBE ex-infraestructuras:** -195 millones de euros, los cuales incluyen 170 millones de euros de Servicios.
 - La cifra de RBE estaba impactada negativamente por la provisión sin impacto en caja de Construcción de -345 millones de euros, registrada en 1T2019.
 - De dicha provisión, 56 millones de euros han sido ya aplicados (salida de caja) en 1S 2019.
- **Evolución del Fondo de Maniobra:** evolución negativa principalmente explicada por el deterioro estacional de FM en Budimex, que alcanzó los -182 millones de euros y -146 millones de euros en Amey (excluyendo Birmingham).
 - El Flujo de Caja de Birmingham se situó en -142 millones de euros, incluyendo el primer pago (100 millones de libras) relativo al acuerdo alcanzado con el Ayuntamiento para la finalización del contrato PFI (el importe total del acuerdo supone 215 millones de libras de los que 160 millones serán abonados en 2019 y los 55 millones restantes a lo largo de los próximos 6 años).
- **Inversión Neta:** las inversiones alcanzaron 114 millones de euros vs 87 millones de euros en 1S 2018, y sin desinversiones significativas (3 millones de euros) durante el periodo.
- **Remuneración al accionista:** -168 millones de euros vs -197 millones de euros en 1S 2018.
- **Otros:** Incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-40 millones de euros).

La posición de caja neta al cierre de junio (482 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (55 millones de euros).

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

Flujo de caja consolidado

| JUN-19 | FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS | FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS | ELIMINACIONES | FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO |
|--|---|---|---------------|------------------------------|
| RBE | -195 | 287 | | 92 |
| Cobro de dividendos | 244 | | -1 | 242 |
| Flujo BMH | -142 | | | -142 |
| Provisión Construcción EE.UU. (*) | 345 | | | 345 |
| Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*) | -56 | | | -56 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -588 | -69 | | -657 |
| Flujo operaciones sin IS | -392 | 218 | -1 | -175 |
| Pago de impuestos del ejercicio | -17 | -4 | | -21 |
| Devolución de impuestos ejercicios anteriores | | | | |
| Flujo operaciones | -409 | 214 | -1 | -196 |
| Inversión | -117 | -55 | 27 | -145 |
| Desinversión | 3 | | | 3 |
| Flujo de inversión | -114 | -55 | 27 | -142 |
| Flujo de actividad | -523 | 159 | 25 | -338 |
| Flujo de intereses | 3 | -91 | | -89 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | 4 | 54 | -27 | 31 |
| Dividendo Flexible | -102 | | | -102 |
| Compra de autocartera | -66 | | | -66 |
| Remuneración al accionista Ferrovial | -168 | | | -168 |
| Resto remuneración accionistas minoritarios participadas | -17 | -2 | 1 | -17 |
| Variación tipo de cambio | -40 | -26 | | -66 |
| Variación préstamos puente (financiación proyectos) | | | | |
| Cambios en perímetro de consolidación | -1 | 435 | | 434 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | -12 | -52 | 0 | -63 |
| Flujo de financiación | -231 | 317 | -25 | 61 |
| Deuda Neta Operaciones Discontinuas (caja) | | | | |
| Variación PNT | -754 | 477 | | -277 |
| Posición neta inicial | 1.236 | -4.885 | | -3.649 |
| Posición neta final | 482 | -4.408 | | -3.926 |

| JUN-18 | FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS | FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS | ELIMINACIONES | FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO |
|--|---|---|---------------|------------------------------|
| RBE | -93 | 216 | | 123 |
| Cobro de dividendos | 307 | | -77 | 229 |
| Provisión Bgham sin efecto en caja | 237 | | | 237 |
| Flujo BMH | -39 | | | -39 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -483 | -57 | | -540 |
| Flujo operaciones sin IS | -71 | 159 | -77 | 11 |
| Pago de impuestos del ejercicio | 2 | -2 | | -1 |
| Devolución de impuestos ejercicios anteriores | | | | |
| Flujo operaciones | -69 | 156 | -77 | 10 |
| Inversión | -135 | 74 | 35 | -27 |
| Desinversión | 48 | | | 48 |
| Flujo de inversión | -87 | 74 | 35 | 22 |
| Flujo de actividad | -156 | 230 | -43 | 32 |
| Flujo de intereses | -23 | -95 | | -118 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | 0 | 66 | -35 | 31 |
| Dividendo Flexible | -100 | | | -100 |
| Compra de autocartera | -97 | | | -97 |
| Remuneración al accionista Ferrovial | -197 | | | -197 |
| Resto remuneración accionistas minoritarios participadas | -48 | -78 | 77 | -49 |
| Variación tipo de cambio | -16 | -90 | | -106 |
| Variación préstamos puente (financiación proyectos) | | | | |
| Cambios en perímetro de consolidación | -5 | | | -5 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | 11 | -45 | | -34 |
| Flujo de financiación | -278 | -242 | 43 | -478 |
| Variación PNT | -434 | -12 | | -446 |
| Posición neta inicial | 1.341 | -4.804 | | -3.463 |
| Posición neta final | 906 | -4.816 | | -3.909 |

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

Flujo de caja consolidado

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

FLUJO DE ACTIVIDAD*

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

| JUN-19 | F.OPERACIONES* | F.INVERSIÓN NETA | F.ACTIVIDAD* | JUN-18 | F.OPERACIONES* | F.INVERSIÓN NETA | F.ACTIVIDAD* |
|------------------------|----------------|------------------|--------------|------------------------|----------------|------------------|--------------|
| Dividendos Autopistas | 151 | -21 | 131 | Dividendos Autopistas | 138 | -36 | 102 |
| Dividendos Aeropuertos | 70 | 0 | 70 | Dividendos Aeropuertos | 87 | 0 | 87 |
| Construcción | -388 | -9 | -397 | Construcción | -176 | -13 | -189 |
| Servicios | -164 | -77 | -241 | Servicios | -75 | -38 | -113 |
| Otros | -61 | -7 | -68 | Otros | -45 | 0 | -45 |
| Total | -392 | -114 | -506 | Total | -71 | -87 | -158 |

*Antes de Impuestos de Sociedades, cobros y pagos de Operaciones

FLUJO DE OPERACIONES

El flujo de operaciones ex-proyectos de infraestructuras a 30 de junio de 2019 se situó en **-392 millones de euros** (antes de impuestos), inferior a los **-71 millones de 2018**, debido principalmente a la evolución del flujo de operaciones de Servicios y Construcción.

| Flujo de operaciones | JUN-19 | JUN-18 |
|---|-------------|------------|
| Dividendos Autopistas | 151 | 138 |
| Dividendos Aeropuertos | 70 | 87 |
| Construcción | -388 | -176 |
| Servicios | -164 | -75 |
| Otros | -61 | -45 |
| Flujo de operaciones sin impuestos | -392 | -71 |
| Pago Impuesto de sociedades | -17 | 2 |
| Total | -409 | -69 |

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

Detalle del flujo de Construcción y Servicios

| Construcción | JUN-19 | JUN-18 |
|--|-------------|-------------|
| RBE | -317 | 75 |
| RBE proyectos | 7 | 7 |
| RBE Ex proyectos | -324 | 68 |
| Pago de suelo | -8 | -14 |
| Provisión Construcción EE.UU. (*) | 345 | |
| Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*) | -56 | |
| Cobro de dividendos | 0 | 1 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -346 | -230 |
| Resto de variación de provisiones sin impacto en caja | -5 | 4 |
| Variación descuento de factoring | -2 | -16 |
| Fondo de maniobra ex Budimex | -157 | 5 |
| Fondo de maniobra Budimex | -182 | -223 |
| Flujo operaciones sin IS | -388 | -176 |

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

| Servicios | JUN-19 | JUN-18 |
|--|-------------|------------|
| RBE | 210 | -83 |
| RBE proyectos | 39 | 39 |
| RBE Ex proyectos | 170 | -123 |
| Provisión BMH sin efecto en caja | | 237 |
| Flujo BMH | -142 | -39 |
| Cobro de dividendos | 23 | 81 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -215 | -232 |
| Variación descuento de factoring | 2 | -17 |
| Pago de Pensiones Reino Unido | -8 | -7 |
| Fondo de maniobra ex Reino Unido | -63 | -17 |
| Fondo de maniobra Reino Unido | -146 | -190 |
| Flujo operaciones sin IS | -164 | -75 |

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

| | REINO | | INTERNA | | TOTAL |
|--|-----------|-----------------|----------|-----------|-------------|
| | ESPAÑA | UNIDO AUSTRALIA | CIONAL | SERVICIOS | |
| RBE Ex proyectos | 82 | 25 | 34 | 29 | 170 |
| Flujo BMH | | -142 | | | -142 |
| Dividendos y otras devoluciones | 0 | 18 | 2 | 2 | 23 |
| Variación descuento de factoring | 3 | 0 | -1 | | 2 |
| Pago de pensiones | 0 | -8 | 0 | 0 | -8 |
| Var. fondo de maniobra | -20 | -146 | -35 | -9 | -209 |
| Flujo de operaciones sin impuesto | 66 | -253 | 0 | 23 | -164 |

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos

En Autopistas, se incluye en el flujo de operaciones 151 millones de euros en 1S 2019, procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas.

| Dividendos y devoluciones de capital | JUN-19 | JUN-18 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| ETR 407 | 146 | 130 |
| Autopistas irlandesas | 0 | 0 |
| Autopistas portuguesas | 4 | 3 |
| Autopistas griegas | 0 | 0 |
| Autopistas españolas | 0 | 0 |
| Resto | 1 | 4 |
| Total | 151 | 138 |

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos (70 millones de euros) fueron inferiores a los cobrados en 1H 2018 (87 millones de euros).

| Aeropuertos | JUN-19 | JUN-18 |
|--------------|-----------|-----------|
| HAH | 58 | 66 |
| AGS | 11 | 13 |
| Otros | 0 | 7 |
| Total | 70 | 87 |

Flujo de caja consolidado

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

FLUJO DE INVERSIÓN

| JUN-19 | INVERSIÓN | DESINVERSIÓN | FLUJO DE INVERSIÓN |
|--------------|-------------|--------------|--------------------|
| Autopistas | -21 | 0 | -21 |
| Aeropuertos | 0 | 0 | 0 |
| Construcción | -12 | 2 | -9 |
| Servicios | -78 | 1 | -77 |
| Otros | -7 | 0 | -7 |
| Total | -117 | 3 | -114 |

| JUN-18 | INVERSIÓN | DESINVERSIÓN | FLUJO DE INVERSIÓN |
|--------------|-------------|--------------|--------------------|
| Autopistas | -36 | 0 | -36 |
| Aeropuertos | 0 | 0 | 0 |
| Construcción | -20 | 7 | -13 |
| Servicios | -79 | 41 | -38 |
| Otros | 0 | 0 | 0 |
| Total | -135 | 48 | -87 |

El flujo neto de inversión en 1H 2019 (-114 millones de euros) incluye:

- **Las inversiones** ascendieron a -117 millones de euros, por debajo de los -135 millones en 1H 2018.
- **Las desinversiones** alcanzaron 3 millones de euros en 1H 2019.

FLUJO DE FINANCIACIÓN

El flujo de financiación incluye:

- **Flujo de remuneración al accionista:** -168 millones de euros para accionistas de Ferrovial, que incluye el pago en efectivo del *script dividend* de -102 millones y la recompra de acciones propias de -66 millones de euros. Adicionalmente, los dividendos a minoritarios de participadas ascendieron a -17 millones de euros.
- **El pago neto de los intereses** en la primera mitad del año alcanzó los -3 millones de euros.
- **Impacto del tipo de cambio** (-40 millones de euros), principalmente por el desempeño de los derivados de tipo de cambio (-43 millones de euros), parcialmente compensado por posiciones en otras divisas, principalmente en dólares americanos y canadienses (+3 millones de euros).
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-12 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos corporativos.

POSICIÓN NETA DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

La posición neta de tesorería de actividades discontinuadas se situó en 55 millones de euros de caja externa a 30 de junio 2019.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

FLUJO DE OPERACIONES

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

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

| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Autopistas | 179 | 130 |
| Resto | 36 | 27 |
| Total flujo de operaciones | 214 | 156 |

FLUJO DE INVERSIÓN

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

| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 |
|-----------------------------------|------------|-------------|
| LBJ | -1 | -3 |
| North Tarrant Express | -1 | -1 |
| North Tarrant Express 35W | -19 | -100 |
| I-77 | -53 | -88 |
| Autopistas portuguesas | 0 | 0 |
| Autopistas españolas | -4 | -1 |
| Resto | 0 | 0 |
| Total Autopistas | -78 | -194 |
| Resto | -10 | 126 |
| Total proyectos | -89 | -68 |
| Subvenciones de capital | 34 | 142 |
| Total flujo inversión neto | -55 | 74 |

FLUJO DE FINANCIACIÓN

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

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

| (Millones de euros) | JUN-19 | JUN-18 |
|------------------------------|------------|------------|
| Autopistas España | -31 | -31 |
| Autopistas EE.UU. | -37 | -38 |
| Autopistas Portugal | -7 | -7 |
| Resto autopistas | 0 | 0 |
| Total autopistas | -75 | -77 |
| Resto | -17 | -18 |
| Total flujo intereses | -91 | -95 |

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 1H 2019 ha sido negativa por -25 millones de euros, derivado fundamentalmente de la apreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Anexo I – RESULTADOS POR NEGOCIO

AUTOPISTAS – INTEGRACION GLOBAL

(Millones de euros)

| Integración Global | TRÁFICO (IMD) | | | VENTAS | | | RBE | | | MARGEN RBE | | DEUDA NETA 100% | |
|-------------------------|---------------|--------|-------|------------|------------|--------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|-----------|
| | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | JUN-19 | JUN-18 | JUN-19 | PARTICIP. |
| NTE* | 17 | 14 | 20,8% | 65 | 44 | 49,5% | 56 | 36 | 55,3% | 86,2% | 83,0% | -848 | 63,0% |
| LBJ* | 23 | 22 | 5,0% | 64 | 49 | 29,7% | 53 | 40 | 32,0% | 82,9% | 81,4% | -1.261 | 54,6% |
| NTE35W* | 15 | | n.a. | 35 | 8 | n.a. | 27 | 5 | n.s. | 78,7% | 67,7% | -659 | 53,7% |
| I-77** | | | | 10 | | n.a. | 9 | -1 | n.s. | 84,9% | | -244 | 50,1% |
| TOTAL EEUU | | | | 174 | 101 | 72,8% | 145 | 81 | 79,5% | | | -3.013 | |
| Ausol I | 16.569 | 15.527 | 6,7% | 30 | 27 | 9,2% | 24 | 22 | 9,3% | 81,3% | 81,2% | -435 | 80,0% |
| Ausol II | 17.978 | 17.098 | 5,1% | | | | | | | | | | 80,0% |
| Autema | 19.530 | 18.831 | 3,7% | 56 | 53 | 4,8% | 52 | 50 | 5,0% | 93,4% | 93,3% | -632 | 76,3% |
| TOTAL ESPAÑA | | | | 85 | 80 | 6,3% | 76 | 72 | 6,3% | | | -1.067 | |
| Azores | 10.384 | 9.942 | 4,5% | 14 | 14 | 3,3% | 13 | 12 | 2,6% | 88,7% | 89,3% | -287 | 89,2% |
| Via Livre | | | | 7 | 7 | 1,8% | 1 | 1 | 11,4% | 14,5% | 13,2% | | 84,0% |
| TOTAL PORTUGAL | | | | 21 | 21 | 2,8% | 14 | 13 | 3,2% | | | -287 | |
| TOTAL MATRICES | | | | 6 | 6 | 4,2% | -29 | -30 | 3,0% | | | | |
| TOTAL AUTOPISTAS | | | | 287 | 208 | 38,1% | 206 | 136 | 51,7% | 71,7% | 65,3% | -4.366 | |

* Tráfico en millones de transacciones. ** Activos en construcción.

***El Hecho Relevante publicado sobre La transacción de Ausol, incluía en la cifra de deuda un préstamo participativo subordinado.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)

| Puesta en Equivalencia | TRÁFICO (IMD) | | | VENTAS | | | RBE | | | MARGEN RBE | | DEUDA NETA 100% | |
|-----------------------------|---------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|--------|-----------------|-----------|
| | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | JUN-19 | JUN-18 | JUN-19 | PARTICIP. |
| 407 ETR (Km recorridos 000) | 1.274 | 1.292 | -1,4% | 466 | 421 | 10,8% | 407 | 368 | 10,3% | 87,2% | 87,5% | -5.220 | 43,2% |
| M4 | 34.691 | 32.549 | 6,6% | 15 | 14 | 6,9% | 8 | 8 | -0,1% | 53,9% | 57,7% | -79 | 20,0% |
| M3 | 41.305 | 38.761 | 6,6% | 9 | 11 | -11,7% | 7 | 8 | -15,3% | 70,0% | 73,0% | -121 | 20,0% |
| A-66 Benavente Zamora | | | | 12 | 12 | -0,5% | 11 | 11 | -1,8% | 89,8% | 91,0% | -153 | 25,0% |
| Serrano Park | | | | 3 | 3 | 3,7% | 1 | 2 | -71,5% | 17,1% | 62,2% | -37 | 50,0% |
| Algarve | 13.732 | 12.694 | 8,2% | 19 | 19 | -0,8% | 17 | 17 | -0,4% | 89,6% | 89,3% | -94 | 48,0% |
| Norte Litoral | 25.716 | 24.515 | 4,9% | 21 | 21 | 0,8% | 19 | 19 | -0,2% | 87,9% | 88,9% | -127 | 49,0% |

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

| (Millones de dólares canadienses) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|--|--------|--------|-------|
| Ventas | 700 | 651 | 7,5% |
| RBE | 610 | 570 | 7,1% |
| Margen RBE | 87,2% | 87,5% | |
| RE | 558 | 517 | 7,9% |
| Margen RE | 79,8% | 79,5% | |
| Resultado financiero | -228 | -210 | -8,8% |
| Resultado antes de impuestos | 330 | 307 | 7,3% |
| Impuesto de sociedades | -87 | -81 | -7,3% |
| Resultado neto | 242 | 226 | 7,3% |
| Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial* | 62 | 57 | 8,4% |

* Millones de euros

NTE

| (Millones de dólares americanos) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|-------|
| Ventas | 74 | 53 | 39,9% |
| RBE | 64 | 44 | 45,4% |
| Margen RBE | 86,2% | 83,0% | |
| RE | 52 | 33 | 56,6% |
| Margen RE | 70,5% | 63,0% | |
| Resultado financiero | -30 | -31 | 2,3% |
| Resultado neto | 22 | 2 | n.s. |
| Aportación a Ferrovial* | 12 | 1 | n.s. |

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

LBJ

| (Millones de dólares americanos) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Ventas | 72 | 59 | 21,4% |
| RBE | 60 | 48 | 23,7% |
| Margen RBE | 82,9% | 81,4% | |
| RE | 46 | 36 | 28,5% |
| Margen RE | 64,0% | 60,5% | |
| Resultado financiero | -43 | -43 | 0,6% |
| Resultado neto | 3 | -7 | 145,9% |
| Aportación a Ferrovial* | 2 | -3 | 149,0% |

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

NTE35W

| (Millones de dólares americanos) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|----------------------------------|--------|--------|------|
| Ventas | 39 | | n.s. |
| RBE | 31 | | n.s. |
| Margen RBE | 78,7% | | n.s. |
| RE | 22 | | n.s. |
| Margen RE | 55,1% | | n.s. |
| Resultado financiero | -19 | | n.s. |
| Resultado neto | 2 | | n.s. |
| Aportación a Ferrovial* | 1 | | n.s. |

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

Anexo I – RESULTADOS POR NEGOCIO

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

| (Millones de libras) | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | |
|-------------------------|--------------|--------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|--------------|------------|
| | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | JUN-19 | JUN-18 | Var. (pbs) |
| Heathrow SP | 1.461 | 1.405 | 4,0% | 907 | 848 | 7,0% | 62,1% | 60,4% | 166 |
| Excepcionales y Ajustes | 0 | 0 | 45,7% | 1 | 4 | -86,1% | n.a. | n.a. | n.a. |
| Total HAH | 1.461 | 1.405 | 3,9% | 907 | 852 | 6,6% | 62,1% | 60,6% | 153 |

HAH P&G

| (Millones de libras) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|--|--------------|--------------|----------------|--------------|
| Ventas | 1.461 | 1.405 | 3,9% | 3,9% |
| RBE | 907 | 852 | 6,6% | 3,4% |
| Margen RBE | 62,1% | 60,6% | | |
| Amortizaciones y deterioros | -414 | -374 | 10,4% | -5,4% |
| RE | 494 | 477 | 3,5% | 1,9% |
| Margen RE | 33,8% | 34,0% | | |
| Resultado financiero | -486 | -226 | -114,5% | 6,4% |
| Rtdo. antes de impuestos | 8 | 251 | -96,7% | 28,3% |
| Impuesto de sociedades | -17 | -53 | 68,4% | -36,5% |
| Resultado neto | -8 | 198 | -104,2% | 25,4% |
| Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros) | -2 | 56 | -104,3% | 25,4% |

AGS

| (Millones de libras) | JUN-19 | JUN-18 | VAR. |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Total Ventas AGS | 105 | 101 | 3,8% |
| Glasgow | 64 | 58 | 9,7% |
| Aberdeen | 27 | 28 | -1,5% |
| Southampton | 13 | 15 | -9,2% |
| Total RBE AGS | 46 | 42 | 7,4% |
| Glasgow | 31 | 27 | 16,2% |
| Aberdeen | 11 | 11 | -1,3% |
| Southampton | 4 | 5 | -21,6% |
| Total Margen RBE | 43,5% | 42,1% | 144,9 |
| Glasgow | 48,5% | 45,8% | 273,2 |
| Aberdeen | 39,1% | 39,0% | 9,3 |
| Southampton | 28,6% | 33,1% | -450,9 |

CONSTRUCCIÓN**

| CONSTRUCCIÓN | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|--------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 2.308 | 2.483 | -7,0% | -8,6% |
| RBE | -329 | 75 | n.s. | n.s. |
| RBE margen | -14,3% | 3,0% | | |
| RE | -346 | 57 | n.s. | n.s. |
| RE margen | -15,0% | 2,3% | | |
| Cartera * | 11.405 | 10.965 | 4,0% | 3,2% |

| BUDIMEX | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|--------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 760 | 778 | -2,4% | -1,6% |
| Construcción | 686 | 701 | -2,1% | -1,3% |
| Inmobiliaria | 74 | 77 | -4,7% | -3,9% |
| RBE | 34 | 46 | -25,5% | -24,9% |
| RBE margen | 4,5% | 5,9% | | |
| RE | 28 | 41 | -31,7% | -32,2% |
| Construcción | 15 | 30 | -48,8% | -50,0% |
| Inmobiliaria | 12 | 11 | 16,8% | 17,7% |
| RE margen | 3,7% | 5,2% | | |
| Cartera * | 2.610 | 2.362 | 10,5% | 9,4% |

| WEBBER | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 366 | 399 | -8,0% | -13,9% |
| RBE | 13 | 19 | -34,2% | -38,9% |
| RBE margen | 3,4% | 4,8% | | |
| RE | 6 | 15 | -56,6% | -52,8% |
| RE margen | 1,8% | 3,7% | | |
| Cartera * | 1.711 | 1.511 | 13,2% | 12,3% |

| F.AGROMAN | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 1.182 | 1.306 | -9,5% | -10,9% |
| RBE | -376 | 9 | n.s. | n.s. |
| RBE margen | -31,8% | 0,7% | | |
| RE | -381 | 1 | n.s. | n.s. |
| RE margen | -32,2% | 0,1% | | |
| Cartera * | 7.084 | 7.092 | -0,1% | -0,9% |

SERVICIOS**

| SERVICIOS | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|-----------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 3.597 | 3.238 | 11,1% | 10,5% |
| RBE | 168 | -83 | n.s. | n.s. |
| RBE ex-BMH | 168 | 153 | 9,2% | 9,4% |
| RBE margen | 4,7% | -2,6% | | |
| RBE ex-BMH marg | 4,7% | 4,7% | | |
| Cartera * | 18.500 | 19.411 | -4,7% | -5,0% |

| ESPAÑA | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 996 | 968 | 2,8% | 2,8% |
| RBE | 106 | 101 | 5,3% | 5,3% |
| RBE margen | 10,6% | 10,4% | | |
| Cartera * | 4.519 | 4.670 | -3,2% | -3,2% |

| UK | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|-----------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 1.454 | 1.162 | 25,2% | 22,7% |
| RBE | 18 | -220 | 108,3% | n.s. |
| RBE ex-BMH | 18 | 17 | 6,5% | 5,5% |
| RBE margen | 1,3% | -18,9% | | |
| RBE ex-BMH marg | 1,3% | 1,5% | | |
| Cartera * | 8.554 | 9.251 | -7,5% | -7,9% |

| AUSTRALIA | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 816 | 862 | -5,4% | -3,9% |
| RBE | 18 | 25 | -27,8% | -26,7% |
| RBE margen | 2,2% | 2,9% | | |
| Cartera * | 3.887 | 4.129 | -5,9% | -6,2% |

| INT'L | JUN-19 | JUN-18 | VAR. | COMPARABLE |
|------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 331 | 245 | 34,7% | 31,1% |
| RBE | 25 | 11 | 132,8% | 136,9% |
| RBE margen | 7,7% | 4,5% | | |
| Cartera * | 1.541 | 1.361 | 13,2% | 11,9% |

*Cartera comparada con diciembre 2018

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

BMH: Birmingham

Anexo II – EVOLUCIÓN DEL TIPO DE CAMBIO

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

| | TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE) | Var. 19-18 | TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG) | Var. 19-18 |
|-------------------|---------------------------------|------------|----------------------------|------------|
| Libra Esterlina | 0,8948 | -0,41% | 0,8721 | -0,91% |
| Dólar Americano | 1,1359 | -0,81% | 1,1299 | -6,37% |
| Dólar Canadiense | 1,4873 | -4,67% | 1,5006 | -2,99% |
| Zloty Polaco | 4,2444 | -1,04% | 4,2810 | 0,82% |
| Dólar Australiano | 1,6202 | -0,35% | 1,5967 | 1,51% |

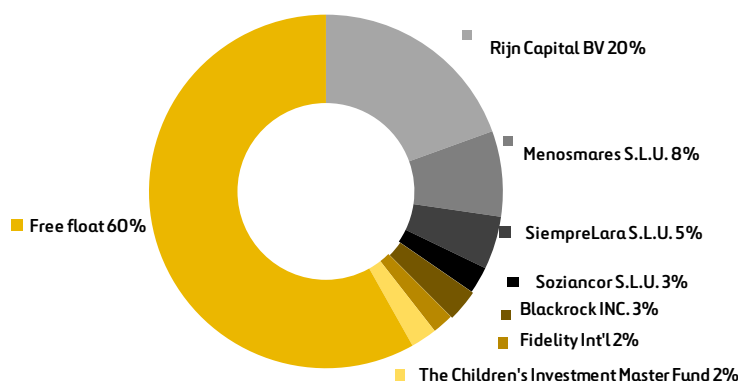
Anexo III – REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA Y ESTRUCTURA ACCIONARIAL

La sociedad celebró su Junta General de Accionistas el 5 de abril de 2019. En la misma se aprobaron dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

La primera la primera ampliación de capital liberada (equivalente al dividendo complementario de 2018) tuvo lugar en mayo de 2019, con el siguiente resultado:

| Detalles dividendo flexible | MAYO-19 |
|--|-------------|
| Precio fijo garantizado de compra derechos | 0,311 |
| Número derechos para recibir acción nueva | 69 |
| % accionistas optaron a acciones | 55,47% |
| % accionistas eligieron pago en efectivo | 44,53% |
| Número de acciones nuevas emitidas | 5.936.542 |
| Numero de derechos adquiridos | 328.834.402 |

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) a 30 de junio de 2019



RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

En la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril se aprobó así mismo una reducción de capital social mediante adquisición y posterior amortización de acciones propias. El programa tiene como finalidad coadyuvar a la política de retribución al accionista de la Sociedad mediante el incremento del beneficio por acción.

Este programa de recompra alcanzará como máximo 275 millones de euros o 19 millones de acciones, siendo el plazo de duración del 4 de junio 2019 al 22 de noviembre de 2019.

Ferrovial mantiene 10.283.667 de acciones propias a 30 de junio de 2019, de las cuales, 6.915.588 acciones fueron adquiridas en 2018 y serán amortizadas durante el transcurso de 2019, junto con las acciones adquiridas bajo el programa de recompra de acciones.

El capital social de Ferrovial a 30 de junio de 2019 era de 148.878.476 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social esta integrado por 744.392.379 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

Anexo IV – Principales riesgos e incertidumbres de las áreas de actividad 2S 2019

Las actividades de Ferrovial se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos reguladores. En este contexto, Ferrovial está expuesta, tanto a riesgos relativos a la evolución de la economía mundial, como a riesgos de diversa naturaleza consustanciales a los negocios y sectores en los que opera la compañía.

Dichos riesgos, así como los sistemas de gestión que se utilizan para su seguimiento, se comentan en detalle tanto en el informe de gestión del ejercicio 2018 como en el informe de gobierno corporativo. Las políticas de gestión de riesgos financieros se analizan también con más detalle en la nota 5.4 de las cuentas anuales consolidadas de 2018.

1. RIESGOS E INCERTIDUMBRES DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

A continuación, se describen los principales riesgos e incertidumbres que afrontan nuestras áreas de actividad en el segundo semestre de 2019:

CINTRA

Durante el segundo semestre continuará la actividad de licitación en las regiones objetivo de la compañía con un enfoque prioritario en proyectos greenfield complejos, dado su elevado potencial de creación de valor.

También continuarán los trabajos de construcción en distintos proyectos como la autopista I66 en Virginia (EE.UU.), la autopista D4R7 en Eslovaquia, Western Roads Upgrade en Melbourne (Australia) y la autopista colombiana Ruta del Cacao. Se espera que varios proyectos que se encuentran actualmente en fase de construcción entren en operación durante el segundo semestre de 2019: la autopista I77 en Carolina del Norte (EE.UU.), la autopista canadiense 407 East Extension II y la autopista australiana Toowoomba. Durante el segundo semestre del año se espera alcanzar el cierre financiero del proyecto Silvertown, en Reino Unido.

El tráfico ha tenido una evolución muy positiva en la mayoría de las concesiones, destacando el crecimiento de las autopistas americanas NTE, NTE35W y LBJ. En el segundo semestre del año se espera que los tráfico sigan creciendo de forma consistente, en línea con la evolución de los indicadores macroeconómicos, prevista por la mayoría de los organismos económicos. En relación con los proyectos de Estados Unidos, cabe señalar que en el segundo semestre de 2019 la autopista NTE será la primera en empezar a pagar dividendos recurrentes a sus accionistas.

En relación con la 407 ETR, durante el primer semestre del año el tráfico ha tenido una evolución negativa (VKT -1,4%), respecto al mismo periodo de 2018. Esto se debe, principalmente, a unas condiciones climatológicas especialmente adversas en este periodo y a un menor crecimiento en el corredor. La evolución del tráfico de este proyecto será monitorizada durante el segundo semestre del año.

Adicionalmente, respecto a la 407 ETR, durante la segunda mitad del año se espera que la disputa sobre el “Right Of First Refusal” de Ferrovial, relativo a la venta de una participación de uno de los accionistas del proyecto, se resuelva. Dependiendo del resultado de la misma, Ferrovial adquirirá un 5% adicional en el equity de la compañía por un precio estimado de 1.600 millones de dólares canadienses.

Durante el mes de junio de 2019, se alcanzó un acuerdo con el fondo francés de infraestructuras Meridiam para la transmisión del 65% de las autopistas Ausol I y Ausol II, en Málaga, por 447 millones de euros. El cierre de este acuerdo está sujeto a la aprobación de las autoridades competentes, que se espera obtener durante la segunda mitad del año. La operación genera una plusvalía de aproximadamente 474 millones de euros para Ferrovial. Como resultado de esta operación, la compañía pasa a ser titular de una participación del 15% en estas concesiones, sobre la que se ha reservado una opción de venta, y ha otorgado asimismo una opción de compra a Meridiam. La venta de esta participación de Ausol está en línea con la estrategia de rotación de activos de Ferrovial.

En Autema, la Generalidad de Cataluña aprobó en 2015 y 2016 dos Decretos que modifican sustancialmente su contrato concesional. La sociedad decidió recurrir ambos Decretos ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, ya que considera que la Administración, al dictar dichos Decretos, ha exlmitado su potestad de modificación de los contratos. El 6 de marzo de 2019, se recibe sentencia por el que se desestima el recurso interpuesto. Frente a la citada sentencia, Autema ha preparado recurso de casación, que ha sido admitido a trámite por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña y está a la espera de confirmación de interés casacional, por parte del Tribunal Supremo.

AEROPUERTOS

El negocio actual de la división de Aeropuertos de Ferrovial está centrado en el Reino Unido a través del 25% de participación en el aeropuerto de Heathrow (HAH) y del 50% en los Aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (AGS). El principal problema al que se enfrentan ambos proyectos en la segunda mitad de 2019 es el Brexit, cuya fecha prevista ha sido pospuesta al 31 de octubre de 2019. En términos operativos, han sido acordados planes de contingencia entre el Reino Unido y la Unión Europea para asegurar el mantenimiento de las operaciones aéreas entre ambos. Adicionalmente en Heathrow y AGS se han desarrollado planes de contingencia para mitigar el posible impacto del Brexit en la operativa de los aeropuertos.

La principal incertidumbre que genera el Brexit en relación a estos activos es el potencial impacto que podría tener la posible desaceleración de la economía británica en los mismos. En el caso de Heathrow, dicho impacto se puede ver en parte mitigado por encontrarse el activo en el límite de su capacidad y por la relevancia que dicho activo tiene para el Reino Unido, habiendo demostrado en el pasado su resistencia a situaciones de desaceleración económica. Igualmente, en el corto plazo, un aumento de la inflación puede ser un factor positivo en la evolución del activo al estar sus ingresos vinculados a la evolución de la misma, así como sus activos regulados.

Aparte del Brexit, durante la segunda mitad de 2019, Heathrow continuará trabajando en el proceso de aprobación de la Tercera Pista y en la definición del marco de regulación para el próximo periodo regulatorio (H7).

CONSTRUCCIÓN

La evolución de la actividad de Construcción en la segunda mitad de 2019 en los principales mercados se verá impactada por lo siguiente:

ESTADOS UNIDOS. En 2019 se prevé un incremento del nivel de actividad, gracias al mayor ritmo de ejecución de varios grandes proyectos en cartera como la I-66 (Virginia) y el Gran Parkway (Texas) o las autopistas I-10 y SH146 adjudicadas a Webber en 2018. Sin embargo, la rentabilidad será negativa tras las relevantes provisiones realizadas en el primer trimestre del año en proyectos fuera de Texas, y que se debieron a la subida de precios de los subcontratistas tras retrasos en el diseño. En la segunda mitad del año la Dirección se centrará en la implementación de un plan para mitigar estos riesgos a futuro.

En POLONIA, la licitación pública continuará con un buen nivel asociado a los aumentos en presupuesto y plazos de los planes nacionales a largo plazo de carreteras y ferrocarriles, con el apoyo de los Fondos Europeos de 2014-20. Igualmente, el nuevo marco presupuestario 2021-27 de la Unión Europea, que se encuentra actualmente en negociación, augura estabilidad a futuro en la dotación de los fondos destinados a Polonia. Para 2019 se espera un crecimiento de ventas reducido debido a la mayor selectividad en la licitación de proyectos de cara a mitigar las tensiones en rentabilidad en el sector, asociadas a incremento en costes de mano de obra y materiales.

Anexo IV – Principales riesgos e incertidumbres de las áreas de actividad 2S 2019

En ESPAÑA, pese a la mejora económica general, se prevé un ligero descenso de las ventas en 2019, debido al insuficiente crecimiento y a la alta competencia en la licitación pública, acrecentados por el incierto entorno político tras las elecciones generales de abril, que sólo se compensan parcialmente por la mayor actividad en edificación privada y la favorable licitación de obra pública de ferrocarriles. Continuamos por tanto en un entorno de baja actividad y riesgos de licitación relevantes, que nos hace mantener un enfoque de contratación selectiva priorizando rentabilidad sobre volumen.

Finalmente, en REINO UNIDO, nuestra exposición representa un 8% en ventas y un 5% en cartera de la división a Junio de 2019. En 2019 continúa la ejecución de grandes obras como el Thames Tideway Tunnel, la ampliación de la Northern Line del Metro de Londres, obras para el Q6 de Heathrow y trabajos preliminares para la Central Section del HS2, por lo que las ventas en 2019 se prevén superiores a las del año precedente.

SERVICIOS

Finalmente, en relación con la desinversión de Servicios, durante la segunda mitad del año la compañía continuará con la ejecución del proceso de venta tal y como se aprobó en el Junta General de Accionistas de marzo de 2019.

RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los principales riesgos de carácter financiero y capital a los que está expuesto Ferrovial se describen de forma detallada en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018.

A continuación se mencionan los principales riesgos financieros y de capital:

- Variaciones en los tipos de interés
- Variaciones de tipo de cambio
- Riesgo de crédito y de contrapartida
- Riesgo de liquidez
- Riesgo de renta variable
- Riesgo de inflación
- Riesgo en la gestión del capital

En relación la variación de tipo de cambio, señalar que durante el primer semestre de 2019 tanto la libra esterlina, el dólar americano y el dólar australiano se han fortalecido ligeramente frente al EUR, cerrando a 30 de junio en 0,8948 GBP/EUR, 1,1359 USD/EUR y 1,62021 AUD/EUR, suponiendo una apreciación del 0,4%, 0,8% y 0,4% respectivamente en relación a diciembre 2018. El dólar canadiense también se ha apreciado frente al euro de manera más significativa (4,7%). El impacto de esta depreciación del euro ya está recogido en los fondos propios de la compañía.

Respecto a la exposición al riesgo de tipo de cambio, es de destacar que la compañía tiene contratadas coberturas por un nominal de 713 millones de dólares americanos, 2.579 millones de dólares canadienses, 432 millones de libras y 385 millones de dólares australianos, que cubren un tipo de medio de 1,1385 USD/EUR, 1,5169 CAD/EUR, 0,8860 EUR/GBP y 1,6086 AUD/EUR. La estrategia de la compañía a este respecto garantizar los dividendos de los próximos 2 / 3 años.

Destacar que la compañía afronta el segundo semestre con una fuerte posición de liquidez, tal y como se detalla en la siguiente tabla:

| Millones de euros | Caja Total (*) | Líneas disponibles | Total Liquidez | Vencimientos a 12 meses |
|----------------------------|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| Ex-Proyectos | 3.896 | 901 | 4.797 | 1006 |
| Proyectos Infraestructuras | 843 | 60 | 903 | 48 |
| Total Ferrovial | 4.739 | 962 | 5.700 | 1055 |

(*) Dentro de los saldos de caja algunos proyectos de infraestructura mantienen saldos cuya disponibilidad está restringida, tanto a corto como a largo plazo, con objeto de poder hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago del principal o intereses de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Anexo V – Medidas alternativas de rendimiento (APM)

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

EBITDA = RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

▪ **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado y activos por derecho de uso de arrendamientos.

▪ **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe de Gestión Intermedio y de los Estados Financieros Consolidados resumidos Intermedios de junio) como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado y de los activos por derecho de uso que se reportan en una línea separada).

▪ **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.

▪ **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores. Adicionalmente se presenta el RBE ex - NIIF 16, donde el resultado bruto de explotación se ajusta por el gasto operativo por los arrendamientos de la NIIF 16 como si la norma no hubiera sido aplicada.

▪ **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LFL)

▪ **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:

- Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos periodos con el tipo del 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

- con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).

- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.

- Este año con la adopción de la NIIF 16 sobre arrendamientos, y para una mejor comparación de las cifras de resultado bruto de explotación y resultado de explotación con las del año anterior, se ha procedido a deshacer los ajustes por este concepto, revirtiendo el ajuste por gasto financiero y amortización del derecho de uso y reconociendo un mayor gasto operativo por los arrendamientos, como si la nueva norma no se hubiera aplicado en el ejercicio actual.

- Adicionalmente, para la cifra de resultados de explotación de la división de Servicios, presentada como actividades discontinuadas, para mejorar la comparabilidad respecto al año anterior, se ha procedido a ajustar el importe de amortización de los activos como si siguieran operando en el curso normal de la actividad durante el año actual.

- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.

▪ **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión Intermedio de junio 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 la reversión de los ajustes realizados por la aplicación de la norma sobre arrendamientos NIIF 16 y el ajuste de la amortización de los activos de las operaciones discontinuadas, que únicamente son realizados durante el ejercicio actual. Consideramos que es la mejor forma de presentar las cifras comparables de resultado bruto de explotación y resultado de explotación para ver la evolución del negocio respecto al ejercicio anterior. Por un lado, la NIIF 16 de arrendamientos, es el primer año de adopción de la norma y ha sido aplicada de forma retroactiva ajustando los saldos a 1 de enero de 2019, sin re-expresión de comparativos. Respecto al segundo concepto, los activos clasificados como mantenidos para la venta según la NIIF 5 no se amortizan, sin embargo, al presentar el resultado de la división de Servicios, se proporciona la información como si fueran de operaciones continuas para ambos periodos.

Anexo V – Medidas alternativas de rendimiento (APM)

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

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

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de Tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio. El pasivo por arrendamientos (por la aplicación de la nueva norma NIIF 16) no forma parte de la Deuda Neta Consolidada.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado de Deuda Neta y Rating Corporativo del Informe de Gestión Intermedio de junio.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - Deuda Neta de Proyectos de Infraestructuras. Es la deuda asegurada ("ring-fenced") que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.
 - Deuda Neta ex Proyectos. Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

CARTERA

- **Definición:** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios

acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.

- **Reconciliación:** la cartera se presenta en las secciones Principales cifras de las secciones Servicios y Construcción del Informe de Gestión Intermedio. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. Sin embargo, se proporciona una conciliación con la cifra de ventas de construcción y servicios detallada en el anexo de este documento. 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 al final del presente documento.
- **Explicación del uso:** la Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía, ya que la cartera para una obra determinada será la venta final de dicha obra menos la obra ejecutada neta a origen.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y deudas comerciales.
- **Reconciliación:** en la Nota 7 Flujo de caja de los Estados Financieros Consolidados resumidos intermedios de junio, la compañía proporciona una reconciliación entre la variación del capital circulante recogido en el Balance (ver descripción en Sección 4.5 Capital Circulante de los Estados Financieros Consolidados resumidos Intermedios) y la variación del fondo de maniobra mostrado en el Estado de Flujos de Caja.
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

Anexo V – Medidas alternativas de rendimiento (APM)

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** es la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en las sociedades del grupo, independientemente del criterio de consolidación utilizado. Esta información se prepara para el resultado bruto de explotación.
- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las 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.

APROBACIÓN DEL CONSEJO

Las páginas que anteceden comprenden el informe de gestión intermedio consolidado de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondiente al primer semestre del ejercicio 2019, que ha sido aprobado por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 30 de julio de 2019, de conformidad con lo establecido en el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, y demás normas aplicables (entre ellas la Circular 3/2018 de la CNMV sobre información periódica de los emisores de valores, norma quinta. 2.); y que los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Óscar Fanjul Martín
Consejero

D. Philip Bowman
Consejero

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario no Consejero del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D^a. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Consejero no Ejecutivo D. Óscar Fanjul Martín. Asimismo, no me consta la disconformidad de la Sra. Sørensen con la aprobación del informe de gestión intermedio consolidado de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondiente al primer semestre del ejercicio 2019.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario no Consejero del Consejo de Administración



FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Estados Financieros Consolidados
Resumidos Intermedios
Junio 2019

30 de julio de 2019

| | | |
|----------|--|----------|
| A | ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 30 DE JUNIO DE 2019 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2018 | 3 |
| B | CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2019 Y 2018 | 4 |
| C | ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2019 Y 2018 | 5 |
| D | ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2019 Y 2018 | 6 |
| E | ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2019 Y 2018 | 7 |
| F | NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2019 | 8 |
| 1 | ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN | 8 |
| 2 | RESUMEN DE LAS PRINCIPALES PLÍTICAS CONTABLES | 9 |
| 3 | INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS Y MERCADOS GEOGRÁFICOS | 11 |
| 4 | PRINCIPALES VARIACIONES DEL ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA | 11 |
| 5 | PATRIMONIO NETO | 16 |
| 6 | POSICIÓN NETA DE TESORERÍA | 18 |
| 7 | FLUJO DE CAJA | 20 |
| 8 | ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES Y DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE | 23 |
| 9 | DESGLOSES RELATIVOS A LA CUENTA DE RESULTADOS | 23 |
| 10 | ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS DE INVERSIÓN | 25 |
| 11 | PLANTILLA | 28 |
| 12 | COMENTARIOS SOBRE ESTACIONALIDAD | 29 |
| 13 | OPERACIONES VINCULADAS | 29 |
| 14 | REMUNERACIONES AL CONSEJO | 30 |
| 15 | ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE | 30 |
| 16 | ANEXOS | 31 |

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA A 30 DE JUNIO DE 2019 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2018

| ACTIVO (Millones de euros) | NOTA | 30.06.2019 | 31.12.2018 |
|--|-------------|-------------------|-------------------|
| Activos no corrientes | | 11.690 | 12.055 |
| Fondo de comercio de consolidación | 4.2 | 304 | 372 |
| Activos intangibles | | 29 | 32 |
| Derecho de uso sobre activos en arrendamiento financiero | | 89 | - |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 4.3 | 6.732 | 7.155 |
| Activos modelo intangible | | 5.827 | 6.280 |
| Activos modelo cuenta a cobrar | | 905 | 875 |
| Inversiones inmobiliarias | | 8 | 9 |
| Inmovilizado material | | 251 | 251 |
| Inversiones en asociadas | 4.4 | 2.339 | 2.455 |
| Activos financieros no corrientes | 8 | 825 | 754 |
| Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas | | 178 | 173 |
| Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros | 6 | 537 | 473 |
| Resto de cuentas a cobrar | | 111 | 108 |
| Impuestos diferidos | 4.7 | 649 | 664 |
| Derivados financieros a valor razonable largo plazo | 8.2 | 464 | 364 |
| Activos corrientes | | 12.040 | 10.758 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 1.3 | 6.136 | 4.892 |
| Existencias | | 670 | 594 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | | 101 | 97 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 4.5 | 1.342 | 1.090 |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | | 1.015 | 801 |
| Otras cuentas a cobrar a corto plazo | | 327 | 289 |
| Tesorería y equivalentes | 6 | 3.759 | 4.005 |
| Sociedades de proyectos de infraestructuras | | 218 | 239 |
| Caja restringida | | 6 | 9 |
| Resto de tesorería y equivalentes | | 212 | 230 |
| Sociedades ex-proyectos | | 3.541 | 3.766 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 8 | 32 | 80 |
| TOTAL ACTIVO | | 23.730 | 22.813 |
| PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros) | | | |
| Patrimonio neto | 5 | 5.135 | 5.363 |
| Patrimonio neto atribuible a los accionistas | | 4.319 | 4.530 |
| Patrimonio neto atribuible a los socios externos | | 816 | 833 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | | 1.282 | 1.241 |
| Pasivos no corrientes | | 8.525 | 8.912 |
| Déficit de pensiones | | 3 | 3 |
| Provisiones a largo plazo | 4.6 | 429 | 459 |
| Pasivo por arrendamiento a largo plazo | | 64 | - |
| Deuda financiera | 6 | 7.022 | 7.419 |
| Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras | | 4.935 | 5.342 |
| Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos | | 2.087 | 2.077 |
| Otras deudas | | 21 | 135 |
| Impuestos diferidos | 4.7 | 565 | 574 |
| Derivados financieros a valor razonable | 8 | 421 | 321 |
| Pasivos Corrientes | | 8.788 | 7.297 |
| Pasivos clasificados como mantenidos para la venta | 1.3 | 4.247 | 3.259 |
| Pasivo por arrendamiento a corto plazo | | 55 | - |
| Deuda financiera | 6 | 982 | 773 |
| Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras | | 19 | 43 |
| Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos | | 963 | 730 |
| Derivados financieros a valor razonable | 8 | 83 | 69 |
| Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes | | 77 | 65 |
| Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | 4.5 | 2.712 | 2.700 |
| Acreeedores comerciales | | 1.272 | 1.314 |
| Anticipos de clientes | | 1.127 | 1.089 |
| Otras cuentas a pagar a corto plazo | | 313 | 297 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 4.6 | 632 | 431 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | | 23.730 | 22.813 |

B. CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO 2019 Y EL 30 DE JUNIO 2018

| (Millones de euros) | NOTA | 30.06.2019 | | | 30.06.2018 (*) | | |
|--|------|----------------------------------|------------------------------|--------------|----------------------------------|-----------------------------|--------------|
| | | ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE | (**) AJUSTES VALOR RAZONABLE | TOTAL 2019 | ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE | (*) AJUSTES VALOR RAZONABLE | TOTAL 2018 |
| Cifra de ventas | 3 | 2.603 | 0 | 2.603 | 2.701 | 0 | 2.701 |
| Otros ingresos de explotación | | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Total ingresos de explotación | | 2.605 | 0 | 2.605 | 2.702 | 0 | 2.702 |
| Consumos | | 420 | 0 | 420 | 434 | 0 | 434 |
| Otros gastos de explotación | | 1.808 | 0 | 1.808 | 1.588 | 0 | 1.588 |
| Gastos de personal | 11 | 493 | 0 | 493 | 472 | 0 | 472 |
| Total gastos de explotación | | 2.721 | 0 | 2.721 | 2.494 | 0 | 2.494 |
| Resultado bruto de explotación | | -116 | 0 | -116 | 208 | 0 | 208 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | | 74 | 0 | 74 | 57 | 0 | 57 |
| Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado | | -190 | 0 | -190 | 151 | 0 | 151 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 9.1 | 0 | -21 | -21 | 1 | -18 | -16 |
| Resultado de explotación | | -190 | -21 | -211 | 152 | -18 | 135 |
| Resultado financiero financiación | | -126 | 0 | -126 | -108 | 0 | -108 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | | -3 | -1 | -3 | -2 | 0 | -2 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | | -129 | -1 | -129 | -110 | 0 | -111 |
| Resultado financiero financiación | | 13 | 0 | 13 | 2 | 0 | 2 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | | 4 | 11 | 15 | 0 | 11 | 11 |
| Resultado financiero sociedades ex-proyectos | | 17 | 11 | 28 | 2 | 11 | 13 |
| Resultado financiero | 9.2 | -112 | 11 | -101 | -109 | 11 | -98 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | 4.4 | 112 | -36 | 76 | 94 | 31 | 125 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | | -190 | -46 | -236 | 138 | 24 | 161 |
| Impuesto sobre sociedades | 9.3 | 48 | 3 | 50 | -12 | 3 | -9 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | | -142 | -43 | -185 | 126 | 26 | 152 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | 9.4 | 135 | 0 | 135 | -202 | -3 | -206 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | -7 | -43 | -50 | -76 | 23 | -53 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | | 44 | 0 | 44 | -19 | 0 | -19 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | | 37 | -43 | -6 | -95 | 23 | -72 |
| Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido) | | | | -0,01/-0,01 | | | -0,10/-0,10 |

(*) Cifras reexpresadas (véase Nota 1.3)

(**) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros y deterioro de activos y pasivos (ver Nota 8)

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2019.

**C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES
 TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2019 Y 2018**

| (Millones de euros) | 30.06.2019 | 30.06.2018 |
|--|------------|------------|
| a) Resultado consolidado del ejercicio | -50 | -53 |
| Atribuido a la Sociedad Dominante | -6 | -72 |
| Atribuido a socios externos | -44 | 19 |
| b) Otros Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio | 28 | 60 |
| Sociedades Integración Global | -11 | 13 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | -4 | -1 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | 0 | 34 |
| Diferencias de conversión | -8 | -16 |
| Efecto impositivo | 1 | -4 |
| Sociedades Mantenidas para la venta | -9 | 47 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | -6 | 23 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | 0 | 67 |
| Diferencias de conversión | -6 | -28 |
| Efecto impositivo | 3 | -15 |
| Sociedades Puesta en Equivalencia | 48 | 47 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | -12 | 23 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | -26 | 67 |
| Diferencias de conversión | 78 | -28 |
| Efecto impositivo | 7 | -15 |
| c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias | 0 | 0 |
| Sociedades Integración Global | 0 | 0 |
| Sociedades P. Equivalencia/Mantenidas para la venta | 0 | 0 |
| b+c) Total Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio | 28 | 60 |
| α+β+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL | -22 | 6 |
| Atribuido a la Sociedad Dominante | -2 | -19 |
| Atribuido a socios externos | -20 | 26 |

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no puede ser posteriormente objeto de transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver Nota 5).
 Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2019.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2019 Y 2018

| (Millones de euros) | CAPI- TAL SO- CIAL | PRIMA DE EMISIÓN | PRIMA DE FUSIÓN | ACCIONES PROPIAS | OTROS INSTRU- MENTOS DE PA- TRIMONIO | AJUSTES CAMBIOS DE VALOR | RESULTADOS ACUMULA- DOS Y OTRAS RESERVAS | ATRIBUIDO A LOS AC- CIONISTAS | ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS | TOTAL PA- TRIMONIO NETO |
|---|-----------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--|--------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Saldo a 31.12.2018 | 148 | 1.202 | 71 | -128 | 504 | -1.261 | 3.993 | 4.530 | 833 | 5.363 |
| Transición NIIF 16 (Nota 2.2) | | | | | | | -24 | -24 | 0 | -24 |
| Saldo a 01.01.2019 | 148 | 1.202 | 71 | -128 | 504 | -1.261 | 3.969 | 4.505 | 833 | 5.339 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | | | | | | -6 | -6 | -44 | -50 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio | | | | | | 4 | | 4 | 24 | 28 |
| Total ingresos y gastos reconocidos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | -6 | -2 | -20 | -22 |
| Acuerdo dividendo flexible | 1 | | | | | | -103 | -102 | 0 | -102 |
| Otros dividendos | | | | | | | | 0 | -21 | -21 |
| Operaciones de autocartera | | | -66 | -66 | | | 66 | -66 | 0 | -66 |
| Retribución al accionista | 1 | 0 | -66 | -66 | 0 | 0 | -37 | -168 | -21 | -190 |
| Ampliaciones/reducciones capital | | | | | | | | 0 | 24 | 24 |
| Sist. retributivos vinculados a la acción | | | | | | | -6 | -6 | 0 | -6 |
| Obligaciones perpetuas subordinadas | | | | | -5 | | -4 | -9 | 0 | -9 |
| Otros movimientos | | | 0 | 0 | | | -1 | -1 | 1 | 0 |
| Otras transacciones | 0 | 0 | 0 | 0 | -5 | 0 | -11 | -16 | 25 | 9 |
| Saldo a 30.06.2019 | 149 | 1.202 | 5 | -194 | 499 | -1.257 | 3.915 | 4.319 | 816 | 5.135 |

| (Millones de euros) | CAPI- TAL SO- CIAL | PRIMA DE EMISIÓN | PRIMA DE FUSIÓN | ACCIONES PROPIAS | OTROS INSTRU- MENTOS DE PA- TRIMONIO | AJUSTES CAMBIOS DE VALOR | RESULTADOS ACUMULA- DOS Y OTRAS RESERVAS | ATRIBUIDO A LOS AC- CIONISTAS | ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS | TOTAL PA- TRIMONIO NETO |
|---|-----------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--|--------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Saldo a 31.12.2017 | 146 | 1.202 | 349 | -42 | 500 | -1.277 | 4.624 | 5.503 | 731 | 6.234 |
| Transición NIIF 9 | | | | | | | -6 | -6 | 0 | -6 |
| Saldo a 01.01.2018 | 146 | 1.202 | 349 | -42 | 500 | -1.277 | 4.618 | 5.497 | 730 | 6.228 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | | | | | | -72 | -72 | 19 | -53 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio | | | | | | 53 | | 53 | 6 | 60 |
| Total ingresos y gastos reconocidos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 53 | -72 | -19 | 26 | 6 |
| Acuerdo dividendo flexible | 1 | | | | | | -107 | -106 | 0 | -106 |
| Otros dividendos | | | | | | | | 0 | -51 | -51 |
| Operaciones de autocartera | | | -97 | -97 | | | 97 | -97 | 0 | -97 |
| Retribución al accionista | 1 | 0 | -97 | -97 | 0 | 0 | -10 | -203 | -51 | -254 |
| Ampliaciones/reducciones capital | | | | | | | | 0 | 30 | 30 |
| Sist. retributivos vinculados a la acción | | | | | | | 2 | 2 | 0 | 2 |
| Variaciones de perímetro | | | | | | | 0 | 0 | -3 | -3 |
| Obligaciones perpetuas subordinadas | | | | | -1 | | | -1 | 0 | -1 |
| Otros movimientos | | | | | | | -2 | -2 | -2 | -4 |
| Otras transacciones | 0 | 0 | 0 | 0 | -1 | 0 | -1 | -2 | 25 | 23 |
| Saldo a 30.06.2018 | 148 | 1.202 | 252 | -139 | 499 | -1.224 | 4.535 | 5.273 | 731 | 6.004 |

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2019.

E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2019 Y EL 30 DE JUNIO DE 2018

| (Millones de euros) | NOTA | 2019 | 2018 |
|---|----------|-------------|-------------|
| Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante | | -6 | -72 |
| Ajustes al resultado | | 98 | 195 |
| <i>Minoritarios</i> | | -44 | 19 |
| <i>Resultado neto operaciones discontinuadas</i> | | -135 | 206 |
| <i>Impuesto</i> | | -50 | 9 |
| <i>Resultado por equivalencia</i> | | -76 | -125 |
| <i>Resultado financiero</i> | | 101 | 98 |
| <i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i> | | 21 | 16 |
| <i>Amortizaciones</i> | | 74 | 57 |
| <i>Resultado Bruto de explotación (RBE) operaciones discontinuadas</i> | 9.4 | 208 | -86 |
| Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas | | 92 | 122 |
| Pago de Impuesto | | -21 | -1 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | 4.5 y 7 | -451 | -341 |
| Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia | 4.4 | 242 | 229 |
| Flujo de operaciones | | -137 | 10 |
| Inversión en inmovilizado material/inmaterial | | -78 | -64 |
| Inversión proyectos Infraestructuras | 4.3 | -55 | -71 |
| Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades | | -12 | -36 |
| Intereses recibidos | | 42 | 14 |
| Inversión caja restringida largo plazo | | -99 | -59 |
| Desinversión proyectos Infraestructuras | | 0 | 145 |
| Desinversión/venta sociedades | 1 | 3 | 48 |
| Flujo de inversión | | -199 | -23 |
| Flujo antes de financiación | | -336 | -13 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | | 31 | 31 |
| <i>Dividendo flexible</i> | | -102 | -100 |
| <i>Compra de Autocartera</i> | | -66 | -97 |
| Remuneración al accionista | 5 | -168 | -197 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | | -17 | -48 |
| Otros movimientos de fondos propios | | -6 | -4 |
| Flujo financiación propia | | -161 | -219 |
| Intereses pagados | | -131 | -132 |
| Pago por arrendamientos | | -59 | 0 |
| Aumento endeudamiento financiero | | 476 | 704 |
| Disminución endeudamiento financiero | | -104 | -578 |
| Flujo de financiación | | 22 | -225 |
| Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes | | 41 | 22 |
| Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación | | 0 | -5 |
| Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas y mantenidos para la venta | | 26 | 0 |
| Variación tesorería y equivalentes | 6 | -246 | -221 |
| Tesorería y equivalentes al inicio del periodo | | 4.005 | 4.601 |
| Tesorería y equivalentes al final del periodo | | 3.759 | 4.380 |

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2019.

F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS 30 DE JUNIO DE 2019

1. Actividades de la sociedad y cambios en el perímetro de consolidación

1.1 Actividades de la Sociedad

El grupo consolidado Ferrovial, en adelante el Grupo o Ferrovial, está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad; Construcción, Servicios, Autopistas y Aeropuertos, que constituyen a su vez sus segmentos primarios de información conforme a lo indicado en la NIIF 8.

En las cuentas anuales de diciembre de 2018 y en la página web www.ferrovial.com puede consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

A efectos de la comprensión de los presentes Estados Financieros Consolidados, es importante destacar que una parte significativa de las actividades del Grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, principalmente en el área de Autopistas y Aeropuertos, aunque también en las actividades de Construcción y Servicios. El detalle del funcionamiento de estos proyectos se detalla en las cuentas anuales de diciembre de 2018.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos se encuentran, en la mayoría de los casos, en el ámbito de aplicación de la CINIF 12 sobre "Acuerdos de Concesión de Servicios".

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del Grupo, se desglosan en los presentes Estados Financieros de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos, tanto en el inmovilizado no financiero (donde se agrupa en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras el inmovilizado material, inmaterial y propiedades de inversión asignado a estos proyectos), como en los activos financieros a largo plazo, la deuda y la información relativa al flujo de caja.

También es importante destacar que dos de los principales activos del Grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres y al 43,23% en ETR407, sociedad titular de la autopista 407 en Toronto, Canadá, que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde el ejercicio 2011 y 2010 respectivamente. Se incluye información detallada de ambas sociedades en la Nota 4 (inversiones en asociadas), completándose dicha información en otras Notas de los presentes Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios con información que se considera de interés.

1.2 Variaciones en el perímetro de consolidación

No se han producido cambios relevantes en el perímetro de consolidación durante los seis primeros meses del ejercicio 2019.

1.3 Activos y pasivos mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas

División Servicios

Con fecha 31 de diciembre de 2018 se decidió reclasificar como actividad discontinuada todos los activos y pasivos vinculados a la División de Negocio de Servicios debido a la decisión de concentrar la actividad del Grupo en el desarrollo del negocio de Infraestructuras.

El proceso de desinversión a cierre de los presentes estados financieros sigue el plan previsto después de que se autorizara en la Junta General de Accionistas, celebrada el pasado 5 de abril de 2019.

Impacto en la presentación de los Estados Financieros

La reclasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada ha tenido los siguientes impactos en los presentes estados financieros:

- El resultado después de impuestos generado por la actividad de Servicios no se reporta en cada una de las líneas de la cuenta de resultados, sino que se reporta en una única línea denominada "Resultado neto operaciones discontinuadas", tanto para el ejercicio 2019 como para el ejercicio 2018. En la nota 9.4 se presentan los desgloses requeridos en relación al resultado de las actividades discontinuadas, incluyendo un detalle de las principales líneas que lo componen. Conforme a lo establecido en la NIIF 5, desde enero de 2019 dejan de amortizarse estos activos cuyo impacto neto asciende a 119 millones de euros a junio 2019.
- A efectos de flujo de caja, en la nota 7 se presenta la parte del flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas, incluidas dentro del importe total reportado por dichos conceptos.
- A efectos de balance, se han reclasificado todos los activos y pasivos asignables a la actividad de Servicios a las líneas denominadas "Activos/Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas". Dicha reclasificación se ha realizado con efectos 31 de diciembre de 2018.
- En la nota 10 de Activos y Pasivos contingentes y compromisos de inversión la información desglosada incluye la correspondiente a las actividades discontinuadas.

Autopista del Sol

Durante el primer semestre del 2019 se ha alcanzado un acuerdo para la transmisión del 65% de la Autopista del Sol al fondo francés de infraestructuras Meridiam por 447 millones de euros (plusvalía prevista de 474 millones de euros), reteniendo Ferrovial un porcentaje de participación del 15%, sobre el que se ha reservado una opción de venta y ha otorgado una opción de compra a Meridiam. Esta venta está, a la fecha de cierre de los presentes estados financieros, pendiente de la autorización de los organismos correspondientes, por lo que se han reclasificado sus activos y pasivos a la línea de mantenidos para la venta. A diferencia del caso de Servicios, al no tratarse de un segmento o actividad de negocio, el resultado generado por la autopista se sigue reportando en cada una de las líneas de la cuenta de resultados.

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que han sido reclasificados actividades discontinuadas a junio 2019 y diciembre 2018:

| División Servicios (Millones de euros) | 2019.JUN | 2018.DEC | Var. |
|---|--------------|--------------|------------|
| Activos no corrientes | 3.826 | 3.501 | 325 |
| Fondo de comercio | 1.665 | 1.659 | 6 |
| Activos intangibles | 416 | 413 | 3 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 428 | 427 | 1 |
| Inmovilizado material | 466 | 422 | 44 |
| Derecho de uso | 320 | 0 | 320 |
| Otros activos no corrientes | 530 | 580 | -50 |
| Activos corrientes | 2.352 | 2.165 | 187 |
| Existencias | 57 | 57 | 0 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 1.643 | 1.552 | 92 |
| Tesorería y equivalentes | 471 | 522 | -51 |
| Otros activos corrientes | 180 | 35 | 146 |
| TOTAL Activo | 6.178 | 5.666 | 512 |
| Provisión valor razonable (*) | -777 | -774 | -3 |
| TOTAL Activos clasif. como act. Discontinuadas | 5.401 | 4.892 | 509 |

(*) Provisión valor razonable Diciembre 2018 convertida al tipo de cambio de cierre de Junio 2019

| División Servicios (Millones de euros) | 2019.JUN | 2018.DEC | Var. |
|---|--------------|--------------|------------|
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 55 | 53 | 2 |
| Pasivos no corrientes | 1.452 | 1.196 | 256 |
| Provisiones a largo plazo | 281 | 323 | -42 |
| Pasivo por arrendamiento a largo plazo | 173 | 0 | 173 |
| Deuda financiera | 568 | 442 | 126 |
| Otros pasivos no corrientes | 430 | 431 | 0 |
| Pasivos corrientes | 2.076 | 2.010 | 66 |
| Pasivo por arrendamiento a corto plazo | 76 | 0 | 76 |
| Deuda financiera | 87 | 64 | 23 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | 1.554 | 1.573 | -19 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 291 | 347 | -56 |
| Otros pasivos corrientes | 69 | 27 | 42 |
| TOTAL Pasivos clasif. como act. Discontinuadas | 3.584 | 3.259 | 324 |

A efectos de permitir un mejor entendimiento del flujo de caja, se muestra a continuación una tabla que explica la evolución de las partidas que forman parte del capital circulante de las actividades discontinuadas:

| Millones de euros | 2018 | Tipo Cambio | Variación de perímetro | Otros | 2019 |
|---|---------------|-------------|------------------------|------------|---------------|
| Total existencias | 57 | 0 | 0 | 0 | 57 |
| Total deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 1.552 | 6 | 0 | 85 | 1.643 |
| Total acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | -1.573 | -8 | 0 | 27 | -1.554 |
| TOTAL | 36 | -2 | 0 | 112 | 146 |

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que han sido reclasificados como mantenidos para la venta a junio 2019:

| Ausol (Millones de euros) | 2019.JUN | 2018.DEC (*) | Var. |
|--|------------|--------------|------------|
| Activos no corrientes | 702 | 729 | -27 |
| Fondo de comercio | 70 | 70 | 0 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 510 | 532 | -22 |
| Otros activos no corrientes | 122 | 128 | -6 |
| Activos corrientes | 33 | 31 | 3 |
| Tesorería y equivalentes | 24 | 25 | 0 |
| Otros activos corrientes | 9 | 6 | 3 |
| TOTAL Activos clasif. como mant. para venta | 735 | 760 | -24 |

| Ausol (Millones de euros) | 2019.JUN | 2018.DEC (*) | Var. |
|--|------------|--------------|------------|
| Pasivos no corrientes | 608 | 644 | -35 |
| Provisiones a largo plazo | 23 | 50 | -26 |
| Deuda financiera | 475 | 484 | -9 |
| Otros pasivos no corrientes | 110 | 110 | 0 |
| Pasivos corrientes | 55 | 47 | 8 |
| Deuda financiera | 22 | 24 | -3 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 18 | 13 | 5 |
| Otros pasivos corrientes | 15 | 10 | 5 |
| TOTAL Pasivos clasif. como mant. para venta | 663 | 691 | -28 |

(*) Se incluye el balance del 2018 a efectos comparativos

2. Resumen de las principales políticas contables

2.1 Bases de presentación.

Los estados financieros consolidados resumidos intermedios de Ferrovial, S.A. adjuntos, que corresponden al periodo de seis meses terminado al 30 de junio de 2019, han sido preparados de acuerdo con la NIC 34 "Información financiera intermedia".

De acuerdo con lo establecido por la NIC 34 la información financiera intermedia se prepara únicamente con la intención de poner al día el contenido de las últimas cuentas anuales consolidadas formuladas por el Grupo, poniendo énfasis en las nuevas actividades, sucesos y circunstancias ocurridos durante el semestre y no duplicando la información publicada previamente en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018. Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros consolidados resumidos intermedios, los mismos deben leerse conjuntamente con las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio anual terminado al 31 de diciembre de 2018, las cuales fueron preparadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) en vigor.

2.2 Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019.

Tal y como se adelantó en las cuentas anuales de 2018, de las normas de primera aplicación el 1 de enero de 2019, el impacto más relevante corresponde a la NIIF 16 Arrendamientos. Esta norma establece un único modelo contable para los arrendatarios, donde las cifras de balance se incrementan por el reconocimiento de activos por el derecho de uso y los pasivos por las obligaciones de pago futuras, relativas a los arrendamientos calificados anteriormente como operativos. Salvo para los arrendamientos de bajo valor (valor del activo inferior a 5.000 euros) o de corto plazo (de duración inferior a 12 meses) el Grupo considera que un contrato contiene un arrendamiento, si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación.

El método de transición aplicado ha sido el retrospectivo modificado, no reexpresando la información de periodos comparativos donde se aplica la NIC 17. Se ha reconocido para los arrendamientos clasificados según la norma anterior como operativos, un pasivo por arrendamiento por el valor actual de los pagos pendientes descontados a la tasa incremental teniendo en cuenta el tipo de activo, país, plazo e importe del arrendamiento. El derecho de uso se ha valorado a 1 de enero de 2019, por el mismo importe que el pasivo ajustado por los incentivos y pagos anticipados. En cuanto a los arrendamientos relacionadas con la actividad de inmobiliaria en Polonia, los derechos de uso se han registrado en inversiones inmobiliarias si cumplen con la definición de propiedad de inversión. En cuanto a los arrendamientos de terrenos que forma parte de su actividad productiva, se incluyen dentro del epígrafe de existencias. Adicionalmente, el Grupo se ha acogido a las siguientes soluciones prácticas permitidas por la norma:

- exclusión del ajuste de primera aplicación de aquellos arrendamientos que a 1 de enero el plazo del arrendamiento (calculado conforme a NIIF 16) era inferior a 12 meses,
- exclusión igualmente del ajuste de primera aplicación de aquellos que se contabilizan como los arrendamientos de bajo valor conforme a la NIIF 16, y
- para los antiguos contratos de arrendamiento con costes directos iniciales, estos se han excluido para el cálculo del derecho de uso del activo.

Los arrendamientos clasificados como financieros según la NIC 17 han sido reclasificados según el valor contable que tenían justo antes de la fecha de primera aplicación.

En transición el grupo ha reconocido activos por derecho de uso por 119 millones de euros y pasivos por arrendamiento adicionales por importe de 119 millones de euros. Para el cálculo del pasivo por arrendamiento a 1 de enero de 2019 el Grupo ha aplicado unas tasas de descuento entre el 2% y el 6%, en función del plazo y país de la sociedad que contrata el

arrendamiento. Adicionalmente hay un impacto en patrimonio de -24 millones de euros de la puesta en equivalencia HAH (ver nota 4). Los activos por derecho de uso se han calculado en transición por su valor en libros como si la norma hubiera aplicado desde la fecha de comienzo del contrato (por el importe neto de amortización).

El detalle por partida de los estados financieros afectados por este ajuste a 1 de enero de 2019 es el siguiente:

| (Millones de euros) | Transición NIIF 16 01/01/2019 |
|--|----------------------------------|
| Derecho de uso | 90 |
| Inversiones inmobiliarias | 2 |
| Inversiones en asociadas | -24 |
| Impuestos diferidos | 0 |
| Existencias | 27 |
| TOTAL ACTIVO | 95 |
| Patrimonio neto | -24 |
| Pasivos por arrendamientos a largo plazo | 88 |
| Pasivos por arrendamientos a corto plazo | 31 |
| Pasivos | 119 |
| TOTAL PASIVO y PATRIMONIO NETO | 95 |

Para la división de servicios clasificada como operación discontinuada, el ajuste de transición a 1 de enero de 2019 por derecho de uso y pasivo por arrendamientos asciende a 244 millones de euros.

A continuación, se incluye la conciliación entre los compromisos de arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2018 y los pasivos reconocidos el 1 de enero de 2019 en aplicación de la NIIF 16:

| (Millones de euros) | CORPORACIÓN Y AEROPUERTOS | CONSTRUCCIÓN | AUTOPISTAS | TOTAL |
|---|---------------------------|--------------|------------|------------|
| Compromisos por arrendamientos operativos a 31 de diciembre 2018 * | 11 | 93 | 4 | 108 |
| Valor actual de los compromisos por arrendamiento | 10 | 86 | 3 | 99 |
| Arrendamientos de bajo valor y corto plazo | -2 | -2 | 0 | -4 |
| Opciones de ampliación y cancelación anticipada | 12 | 0 | 0 | 12 |
| Otros movimientos | -1 | 13 | 0 | 13 |
| Pasivo por arrendamiento a 1 de enero 2019 | 19 | 97 | 3 | 119 |

* Del total de compromisos por arrendamiento operativo a 31 de diciembre (389 millones de euros), 282 millones de euros correspondían a Servicios.

En 2018, los arrendamientos se han contabilizado según la NIC 17. Tanto desde el punto de vista del arrendatario como del arrendador, se disponía de dos categorías de arrendamiento: arrendamientos financieros y operativos.

En cuanto a la presentación señalar que los pasivos por arrendamiento no se reportan dentro de la posición neta de tesorería (nota 6) y se presentan en las líneas del balance denominadas pasivos por arrendamientos a largo y corto plazo en función de su vencimiento.

2.3 Nuevas normas y modificaciones no aplicadas en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2019 y que serán aplicables en próximos ejercicios.

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo pero que aún no han sido aprobadas por el IASB son: Modificaciones a las referencias al Marco conceptual; Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8 para la Definición de Material o con Importancia Relativa;

Modificación a la NIIF 3 Definición de negocio. No se espera que ninguna de estas normas tenga un impacto relevante para la compañía.

2.4 Estimaciones y juicios contables.

En los estados financieros consolidados resumidas intermedias a 30 de junio de 2019 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas los cuales son coincidentes con los detallados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018 salvo la relacionada con la nueva norma de arrendamientos (NIIF16): estimación por la determinación del plazo de los contratos de arrendamiento cuando existen opciones de cancelación o ampliación; la valoración de si es razonablemente cierto el ejercicio de dichas opciones que afectan al valor del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento.

2.5 Criterios de consolidación

Los criterios de consolidación al 30 de junio de 2019 son consistentes con los aplicados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018.

3. Información financiera por segmentos y mercados geográficos.

El Consejo de Administración de la sociedad dominante analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio. Desde dicha perspectiva el Consejo evalúa el rendimiento de las áreas de Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios como actividad discontinuada. Dichas áreas, son las mismas que las utilizados en las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2018. En la columna resto de la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos adjunta, se incluyen los ajustes de consolidación entre divisiones de negocio.

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el periodo anterior es la siguiente:

| (Millones de euros) | 30/06/2019 | | | VARIACIÓN 19/18 |
|---------------------|-----------------|------------------------|--------------|-----------------|
| | VENTAS EXTERNAS | VENTAS ENTRE SEGMENTOS | TOTAL | |
| Construcción | 2.229 | 79 | 2.308 | -5% |
| Autopistas | 287 | 1 | 287 | 38% |
| Aeropuertos | 9 | 0 | 9 | 25% |
| Resto segmentos | 3 | 70 | 74 | -53% |
| Ajustes | 0 | -75 | -75 | -31% |
| Total | 2.528 | 75 | 2.603 | -4% |

| (Millones de euros) | 30/06/2018 | | | TOTAL |
|---------------------|-----------------|------------------------|--------------|-------|
| | VENTAS EXTERNAS | VENTAS ENTRE SEGMENTOS | TOTAL | |
| Construcción | 2.150 | 286 | 2.437 | |
| Autopistas | 207 | 1 | 208 | |
| Aeropuertos | 7 | 0 | 7 | |
| Resto segmentos | 83 | 75 | 158 | |
| Ajustes | 0 | -109 | -109 | |
| Total | 2.447 | 254 | 2.701 | |

El total de ventas relativo a contratos con clientes es de 2.546 millones de euros (2.650 millones a 30 de junio de 2018).

Las ventas entre segmentos que se quedan sin eliminar en el consolidado del Grupo son las correspondientes a la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos tal y como se comenta en la Nota 13.

En los Anexos se presenta la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2019 y el 30 de junio de 2018.

Áreas geográficas

El detalle del volumen de negocio por áreas geográficas se compone de:

| (Millones de euros) | 2019 | 2018 | Var. 19/18 |
|---------------------|--------------|--------------|------------|
| España | 468 | 492 | -5% |
| Reino Unido | 172 | 164 | 5% |
| Australia | 55 | 135 | -64% |
| E.E.U.U. | 812 | 826 | -2% |
| Canadá | 21 | 30 | -30% |
| Polonia | 760 | 779 | -3% |
| Resto | 316 | 274 | 12% |
| TOTAL | 2.603 | 2.701 | -4% |

4. Principales variaciones del estado consolidado de situación financiera.

4.1 Impacto tipo de cambio

Durante el primer semestre de 2019 se ha producido una apreciación de las principales divisas con las que opera el Grupo, como son el dólar canadiense (-4,67%), dólar americano (-0,81%), el zloty polaco (-1,04%) y la libra (-0,41%).

| TIPO DE CAMBIO DE CIERRE | 2019 | 2018 | VARIACIÓN 19/18 (%) |
|--------------------------|--------|---------|---------------------|
| Libra esterlina | 0,8948 | 0,8984 | -0,41% |
| Dólar americano | 1,1359 | 1,1452 | -0,81% |
| Dólar canadiense | 1,4873 | 1,56013 | -4,67% |
| Dólar australiano | 1,6202 | 1,62595 | -0,35% |
| Zloty Polaco | 4,2444 | 4,2888 | -1,04% |
| Peso Chileno | 770,65 | 794,66 | -3,02% |

| TIPO DE CAMBIO MEDIO | 2019 | 2018 | VARIACIÓN 19/18 (%) |
|----------------------|----------|-----------|---------------------|
| Libra esterlina | 0,8721 | 0,8802 | -0,91% |
| Dólar americano | 1,1299 | 1,20667 | -6,37% |
| Dólar canadiense | 1,5006 | 1,54682 | -2,99% |
| Dólar australiano | 1,5967 | 1,57296 | 1,51% |
| Zloty Polaco | 4,2810 | 4,24612 | 0,82% |
| Peso Chileno | 763,3750 | 743,54333 | 2,67% |

(*) Una variación negativa supone una apreciación de la moneda de referencia con respecto del euro y viceversa.

Esta evolución ha supuesto un impacto positivo en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de 56 millones de euros. El principal impacto se deriva de la apreciación del dólar canadiense (56 millones de euros). Cabe señalar, tal y como se comenta en las cuentas anuales del ejercicio 2018, que la compañía tiene contratados diferentes instrumentos de coberturas (ver nota 8.2) cuyo objetivo es cubrir el tipo de cambio de los dividendos que se prevé recibir en los próximos ejercicios, así como parte de los saldos de tesorería invertidos en monedas distintas del euro.

4.2 Adquisiciones y fondo de comercio

a) Principales variaciones del ejercicio:

El movimiento del epígrafe de fondo de comercio de consolidación para junio de 2019 es el siguiente:

| (Millones de euros) | SALDOS AL 31/12/2018 | RECLA. MANT. VENTA | TIPO DE CAMBIO | SALDOS AL 31/05/2019 |
|---------------------|----------------------|--------------------|----------------|----------------------|
| Construcción | 202 | 0 | 2 | 204 |
| Budimex | 68 | 0 | 1 | 69 |
| Webber | 134 | 0 | 1 | 135 |
| Autopistas | 128 | -70 | 0 | 58 |
| Ausol | 70 | -70 | 0 | 0 |
| Autema | 58 | 0 | 0 | 58 |
| Aeropuertos | 42 | 0 | 0 | 42 |
| Transchile | 42 | 0 | 0 | 42 |
| TOTAL | 372 | -70 | 2 | 304 |

La variación más destacada durante el semestre se produce en la Autopista del Sol como consecuencia del acuerdo de venta alcanzado con el fondo francés de infraestructuras Meridiam (ver Nota 1.3) y su consiguiente reclasificación a Activos mantenidos para la venta.

b) Posibles indicios de deterioro:

No se han realizado actualizaciones de los test de deterioro para los fondos de comercio existentes del Grupo al no existir indicios de deterioro de los mismos a la fecha de elaboración de los presentes Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios.

4.3 Inmovilizado en Proyectos de infraestructuras

Los saldos del epígrafe de inmovilizado en proyectos de infraestructuras a 30 de junio de 2019 y 31 de diciembre de 2018 son los siguientes:

| (Millones de euros) | SALDO AL 31/12/2018 | TOTAL ADICIONES | TOTAL RETIROS | RECLA. MANT. VENTA | EFEECTO TIPO DE CAMBIO | SALDO AL 30/06/2019 |
|--|---------------------|-----------------|---------------|--------------------|------------------------|---------------------|
| Autopistas España | 736 | 0 | -22 | -713 | 0 | 0 |
| Autopistas USA | 5.581 | 65 | 0 | 0 | 45 | 5.692 |
| Resto Autopistas | 386 | 0 | 0 | 0 | 0 | 386 |
| Inversión Autopistas | 6.703 | 65 | -22 | -713 | 45 | 6.079 |
| Amortización acumulada | -424 | -37 | 4 | 203 | -1 | -255 |
| Inversión neta Autopistas | 6.279 | 28 | -18 | -510 | 44 | 5.824 |
| Inversión resto Proyectos de infraestructura | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Amortización resto Proyectos de infraestructura | -1 | 0 | 0 | 0 | 0 | -1 |
| Total inversión neta resto proyectos de infraestructura | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Total inversión | 6.705 | 68 | -22 | -713 | 45 | 6.083 |
| Total amortización y provisión | -425 | -37 | 4 | 203 | -1 | -256 |
| Total inversión neta | 6.280 | 31 | -18 | -510 | 44 | 5.827 |

En relación a la inversión neta en activos sujetos al Modelo Intangible, se produce una variación total neta de -453 millones en el primer semestre del ejercicio 2019, siendo la variación más relevante la reclasificación de

la Autopista del Sol como mantenida para la venta por importe de -510 millones de euros (ver Nota 1.3), compensado con la que se produce en las autopistas de Estados Unidos:

- La apreciación del dólar americano (ver nota 4.1) en los seis primeros meses del ejercicio ha supuesto un aumento total neto en estos activos de 44 millones de euros.
- Por otro lado, se producen incrementos de activos por 65 millones de euros excluido el tipo de cambio, fundamentalmente en la I-77 Mobility Partners LLC por 32 millones de euros y en North Tarrant Express Seg. 3 por 33 millones de euros.

En relación a los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12 por 905 millones de euros (875 millones a 31 de diciembre de 2018), se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (mayor de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. El saldo más relevante corresponde a la Autopista Terrasa Manresa por 661 millones de euros a 30 de junio de 2019 (642 millones a 31 de diciembre de 2018).

No se producen variaciones significativas en este epígrafe.

El impacto conjunto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos de modelo intangible y cuenta a cobrar ha ascendido a -55 millones de euros (Nota 7), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- En proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como a activaciones en proyectos en curso que no suponen salida de caja.
- En los proyectos de modelo de cuenta a cobrar, por los incrementos de la cuenta a cobrar como contrapartida a los ingresos por los servicios prestados, los cuales tampoco suponen una salida de caja.

4.4 Inversiones en Asociadas

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al 30 de junio de 2019 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (43,23%) y HAH (25%).

| 2018 (Millones de euros) | HAH (25%) | 407ETR (43,23%) | RESTO | TOTAL |
|-------------------------------|------------|-----------------|------------|--------------|
| Saldo 31.12.18 | 705 | 1.475 | 275 | 2.455 |
| Transición NIIF 16 | -24 | 0 | 0 | -24 |
| Saldo a 01.01.19 | 681 | 1.475 | 275 | 2.431 |
| Participación en el resultado | -2 | 62 | 17 | 76 |
| Dividendos | -58 | -144 | -15 | -217 |
| Diferencias de cambio | 6 | 71 | 2 | 78 |
| Pensiones | -19 | 0 | -3 | -21 |
| Otros | 10 | 0 | -17 | -8 |
| Saldo 30.06.19 | 617 | 1.463 | 258 | 2.339 |

Evolución: la evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el reparto de dividendos de -217 millones de euros.

Impacto en flujo de caja: La diferencia entre los 217 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 242 millones de euros que se desglosan el estado de flujo de caja (Nota 7), corresponden fundamen-

talmente al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados y a intereses cobrados y devoluciones de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia.

Dada la importancia de las inversiones en la 407 ETR y HAH, se presenta a continuación un detalle de su balance y su cuenta de Pérdidas y Ganancias, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial, y comentarios sobre su evolución a lo largo de los primeros seis meses del ejercicio 2019.

a. Detalles de información relativa a Heathrow Airport Holding (HAH)

a. Análisis de deterioro

La evolución operativa del activo durante el ejercicio 2019 ha sido positiva respecto al ejercicio 2018 y en línea con las expectativas del activo, en base a lo cual se concluye que no existen indicios de deterioro que impliquen la necesidad de realizar un nuevo test de deterioro en estas cuentas semestrales.

b. Evolución del Balance de Situación 2019-2018

| HAH (100%) MILL. GBP | Jun. 2019 | Dic. 2018 | Var. 19/18 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|------------|
| Activos no corrientes | 17.373 | 16.766 | 608 |
| Fondo de comercio | 2.753 | 2.753 | 0 |
| Inmov. en Proy. de infraestructuras | 13.764 | 13.391 | 373 |
| Activos financieros no corrientes | 50 | 50 | 0 |
| Activos por superávit de pensiones | 0 | 28 | -28 |
| Impuestos diferidos | 0 | 0 | 0 |
| Derivados financieros | 806 | 543 | 263 |
| Otros activos no corrientes | 0 | 0 | 0 |
| Activos corrientes | 1.142 | 1.084 | 58 |
| Clientes y cuentas a cobrar | 662 | 419 | 243 |
| Derivados financieros | 0 | 0 | 0 |
| Tesorería y equivalentes | 468 | 652 | -184 |
| Otros activos corrientes | 12 | 13 | -1 |
| Total activo | 18.515 | 17.849 | 666 |

| HAH (100%) MILL. GBP | Jun. 2019 | Dic. 2018 | Var. 19/18 |
|-------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Patrimonio neto | -115 | 212 | -327 |
| Pasivos no corrientes | 17.248 | 16.389 | 858 |
| Provisiones para pensiones | 71 | 32 | 39 |
| Deuda financiera | 14.546 | 14.060 | 486 |
| Impuestos diferidos | 701 | 763 | -62 |
| Derivados financieros | 1.475 | 1.523 | -48 |
| Otros pasivos no corrientes | 454 | 11 | 443 |
| Pasivos corrientes | 1.383 | 1.248 | 135 |
| Deuda financiera | 854 | 742 | 111 |
| Deudas operaciones de tráfico | 402 | 412 | -10 |
| Derivados financieros | 66 | 39 | 27 |
| Otros pasivos corrientes | 62 | 55 | 7 |
| Total pasivo | 18.515 | 17.849 | 666 |

Políticas contables:

El balance que se analiza en esta nota incluye el impacto de los ajustes de homogeneización con el objeto de adaptar los criterios contables aplicados por HAH a los criterios contables aplicados por Ferrovial. Aunque ambas compañías aplican IFRS, el principal ajuste de homogeneización está relacionado con la valoración de las inversiones inmobiliarias, ya que conforme a las alternativas establecidas en la IAS 40, HAH aplica valor razonable a su valoración mientras que Ferrovial aplica la alternativa de coste histórico. El ajuste en patrimonio histórico por esta diferencia es de -766 millones de libras.

Patrimonio Neto:

El patrimonio neto asciende a 30 de junio de 2019 a -115 millones de libras (651 millones de libras sin considerar el ajuste de homogeneización de la valoración de las inversiones inmobiliarias anteriormente comentado) y experimenta una reducción de 327 millones de libras respecto a diciembre 2018. De forma adicional al resultado del ejercicio de -8 millones de libras, cabe señalar como principales movimientos el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -200 millones de libras, el impacto por los planes de pensiones por -65 millones de libras y el impacto por la aplicación de la nueva norma contable NIIF 16 por importe de -88 millones de libras. En sentido contrario destaca el impacto positivo de 30 millones de libras registrado en reservas por derivados eficientes.

Por otro lado, respecto al patrimonio, es importante destacar que el 25% de los fondos propios que aparecen en el balance adjunto no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la pérdida de control acaecida con la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización fue asignada como mayor valor del fondo de comercio. De esta manera, para obtener el valor en libros de Ferrovial, sería necesario incrementar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (-29 millones de libras), en el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 552 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,89475 GBP) equivalen a los 617 millones de euros de participación.

Deuda financiera:

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 30 de junio de 2019 en 15.400 millones de libras, lo que supone un aumento de 597 millones de libras respecto a diciembre 2018 (14.802 millones de libras). Este aumento se debe principalmente a la emisión de bonos por importe de 787 millones de libras y de deuda bancaria por importe de 265 millones de libras, así como por impacto negativo por tipo de cambio, valor razonable y otros ajustes por 272 millones de libras (de los cuales 252 millones de euros corresponden a deuda sujeta a cobertura por Cross Currency Swaps), compensado por la amortización de bonos por importe de -262 millones de libras y de deuda bancaria por importe de -429 millones de libras y reducción de intereses devengados no pagados por un importe de -27 millones de libras y gastos asociados a las emisiones por importe de -7 millones de euros.

Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 30 de junio de 2019 con unos nominales totales de 13.561 millones de libras, entre los que se incluyen cross currency swaps con un nominal de 4.733 millones de libras, para cubrir emisiones realizadas en divisa distinta de la libra esterlina, derivados de tipo de interés (IRS) por un nominal de 2.309 millones de libras

para cubrir riesgo de tipo de interés de la deuda y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notional de 6.519 millones de libras, para convertir determinadas emisiones de deuda en deuda indexada a inflación.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto una reducción de pasivo de 284 millones de libras en el ejercicio. Los principales impactos corresponden a:

- Liquidaciones de caja (cobros netos) de +169 millones de libras.
- Devengo de gastos financieros (resultado por financiación) por -37 millones de libras.
- Ajustes por cambios de valor de estos instrumentos (resultado valor razonable) con un impacto positivo de 115 millones de libras, debido a los siguientes conceptos:
 - Cross Currency Swaps (248 millones de libras). Este efecto se compensa con los ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y objeto de cobertura de estos instrumentos, comentados anteriormente, con un impacto negativo en PyG por valor razonable de -252 millones de euros.
 - Index Linked Swaps (-97 millones de libras),
 - Interest Rate Swaps (-35 millones de libras).
- Efecto en reservas de 37 millones de libras por coberturas eficientes.

c. Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2019-2018

| HAH (100%) MILLONES GBP | Junio 2019 | Junio 2018 | Var. 19/18 |
|--|------------|------------|-------------|
| Ingresos de explotación | 1.461 | 1.405 | 55 |
| Gastos de explotación | -553 | -554 | 1 |
| Resultado bruto de explotación | 907 | 852 | 56 |
| Dotaciones a la amortización | -414 | -374 | -39 |
| Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones | 494 | 477 | 17 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 0 | 0 | 0 |
| Resultado de explotación | 494 | 477 | 17 |
| Resultado financiero | -486 | -226 | -259 |
| Resultado antes de impuestos | 8 | 251 | -243 |
| Impuesto sobre beneficios | -17 | -53 | 36 |
| Resultado operaciones continuadas | -8 | 198 | -207 |
| Resultado operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 |
| Resultado neto | -8 | 198 | -207 |
| Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros) | -2 | 56 | -59 |

Respecto a la cuenta de Pérdidas y Ganancias, cabe destacar el resultado financiero, que se ve afectado por los ajustes de valor razonable de derivados, fundamentalmente Index Linked Swaps e Interest Rate Swap, que suponen -136 millones de libras (-32 millones de euros netos atribuibles a Ferrovial) frente a 137 millones de libras (32 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial) en junio de 2018.

En el Informe de Gestión se detallan explicaciones de la evolución de los resultados de HAH.

b. Detalles de información relativa a 407 ETR

a. Análisis de deterioro

A 30 de junio de 2019 no se ha detectado ningún indicio que pueda determinar la existencia de un deterioro sobre el valor en libros por el que está registrada la autopista 407 ETR en el consolidado del Grupo. Tal como se comentaba en las Cuentas Anuales del ejercicio 2018, existe una holgura muy significativa entre la valoración y el valor contable de la sociedad.

b. Evolución del Balance de Situación 2019-2018.

| 407 ETR (100%) MILLONES CAD | Junio 2019 | Dic. 2018 | Var. 19/18 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Activos no corrientes | 4.486 | 4.469 | 17 |
| Inmov. en Proy. de infraestructuras | 3.968 | 3.978 | -10 |
| Activos financieros no corrientes | 485 | 459 | 26 |
| Impuestos diferidos | 34 | 33 | 1 |
| Otros activos no corrientes | 0 | 0 | 0 |
| Activos corrientes | 1.005 | 791 | 214 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar | 269 | 242 | 27 |
| Tesorería y equivalentes | 736 | 549 | 187 |
| Total activo | 5.491 | 5.260 | 231 |
| Patrimonio neto | -4.071 | -3.813 | -258 |
| Pasivos no corrientes | 9.390 | 8.865 | 525 |
| Deuda financiera | 8.872 | 8.351 | 521 |
| Impuestos diferidos | 518 | 514 | 5 |
| Pasivos corrientes | 172 | 209 | -37 |
| Deuda financiera | 113 | 105 | 9 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar | 59 | 104 | -45 |
| Total pasivo | 5.491 | 5.260 | 231 |

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 30 de junio de 2019, frente al ejercicio anterior:

- Patrimonio neto: El patrimonio neto experimenta una reducción de 258 millones de dólares canadienses respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 242 millones de dólares canadienses y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 500 millones de dólares canadienses.

El 43,23% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable consolidado de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010, asignada a mayor valor de la concesión, así como el fondo de comercio originado en 2009 por la fusión entre Ferrovial S.A. y Cintra Infraestructuras, S.A. De esta manera, para obtener el valor en libros consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 43,23% de los fondos propios anteriormente presentados (-1.760 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.617 y 1.319 millones de dólares canadienses respectivamente) que supone un total de 2.177 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1EUR=1,4873 CAD) equivalen a los 1.463 millones de euros de participación.

- Deuda financiera: El conjunto de deuda financiera aumenta con respecto a diciembre de 2018 en 530 millones de dólares canadienses, provocado principalmente por la emisión de dos bonos en marzo

de 2019 (Serie 19-A1 por importe nominal de 300 millones de dólares y vencimiento marzo 2030 y Serie 19-A2 por importe nominal de 500 millones de dólares y vencimiento marzo 2049). Este aumento se compensa con la cancelación anticipada en marzo de 2019 del bono Serie 10-A2 (vencimiento junio 2020) con un nominal de 300 millones de dólares.

c. Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2019-2018.

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los periodos de junio 2019 y junio 2018:

| 407 ETR (100%) MILLONES CAD | Junio 2019 | Junio 2018 | Var. 19/18 |
|--|------------|------------|------------|
| Ingresos de explotación | 700 | 651 | 49 |
| Gastos de explotación | -89 | -81 | -8 |
| Resultado bruto de explotación | 610 | 570 | 40 |
| Dotaciones a la amortización | -52 | -53 | 1 |
| Resultado de explotación | 558 | 517 | 41 |
| Resultado financiero | -228 | -210 | -18 |
| Resultado antes de impuestos | 330 | 307 | 22 |
| Impuesto sobre beneficios | -87 | -81 | -6 |
| Resultado neto | 242 | 226 | 16 |
| Resultado asignable a Ferrovial (Millones de euros) | 62 | 57 | 5 |

En el Informe de Gestión se detallan explicaciones de la evolución de los resultados de la 407ETR.

c. Resto de sociedades asociadas

En el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas de diciembre de 2018 se incluye una relación de las participaciones en sociedades puestas en equivalencia, que incluye la denominación, país de constitución y segmento de negocio al que pertenecen, así como el porcentaje de participación y el importe agregado de Activos y Pasivos, importe neto de la cifra de negocios y beneficio o pérdida del ejercicio.

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las autopistas portuguesas Norte-Litoral y Algarve (8 millones de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden principalmente a AGS (8 millones de euros) y a las Autopista Norte Litoral y A66 Benavente Zamora (4 y 3 millones de euros respectivamente).

Autopista I-66

Cabe destacar que aunque la inversión en el capital de la Autopista I-66 es irrelevante a cierre de junio de 2019, existe un compromiso de inversión adicional de 670 millones de euros en los próximos 5 años.

A 30 de junio del 2019, el principal activo de la autopista corresponde al inmovilizado en proyectos de infraestructuras por 992 millones de euros. Desde el punto de vista de los pasivos, destaca la deuda financiera por 1.121 millones de euros.

4.5 Capital circulante

En esta nota se analiza la evolución de los epígrafes del activo Existencias y Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo y del pasivo relativas a Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo. El saldo neto

de dichas partidas se denomina Capital Circulante (ver sección 4 de las Cuentas Anuales Consolidadas a diciembre de 2018).

A continuación, se adjunta una tabla detallando la evolución de dichas partidas:

| Millones de euros | 2018 | NIIF 16 | Tipo Cambio | Variación de perímetro | Otros | 2019 |
|---|---------------|-----------|-------------|------------------------|------------|---------------|
| Total existencias | 594 | 27 | 6 | 1 | 42 | 670 |
| Cientes por ventas y prestaciones de servicios | 528 | 0 | 4 | 5 | 170 | 707 |
| Obra ejecutada pendiente de certificar | 273 | 0 | 4 | 0 | 31 | 308 |
| Otras cuentas a cobrar | 289 | 0 | 1 | 1 | 36 | 327 |
| Total deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 1.090 | 0 | 9 | 6 | 237 | 1.342 |
| Acreedores comerciales | -1.313 | 0 | -8 | -2 | 51 | -1.272 |
| Obra certificada por anticipado | -486 | 0 | -2 | 3 | -89 | -574 |
| Anticipos de clientes | -604 | 0 | -6 | 0 | 57 | -553 |
| Otras cuentas a pagar a corto plazo | -297 | 0 | -1 | 4 | -19 | -313 |
| Total acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | -2.700 | 0 | -17 | 5 | 0 | -2.712 |
| TOTAL | -1.016 | 27 | -3 | 12 | 280 | -700 |

Las principales variaciones se producen en el epígrafe de Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo, donde se produce un incremento global durante el ejercicio 2019 de 252 millones de euros que se descompone en diferentes efectos:

- La variación por tipo de cambio ha supuesto un impacto positivo en este epígrafe de 9 millones de euros.
- Las variaciones de perímetro han tenido un impacto positivo en estas partidas de 6 millones de euros.
- En la columna de otros, se recogen los movimientos relacionados con las operaciones habituales, ascendiendo el incremento por este concepto a 237 millones de euros. La principal razón de esta variación en el semestre se explica por la estacionalidad en los cobros.

Respecto al epígrafe acreedores y otras cuentas a pagar, aunque la variación total en el ejercicio no es relevante, es de destacar el aumento de 89 millones de euros en la partida de "Obra certificada por anticipado". Dicha variación tiene su origen fundamentalmente en el reconocimiento en el primer trimestre de la provisión por pérdidas futuras en contratos de construcción en USA que ha implicado el reconocimiento de una pérdida por importe de 345 millones de euros. Parte de dicha pérdida ha sido reconocida como un ajuste contra ingresos, en concreto 100 millones de euros, ya que en dichas obras el ingreso se está registrando en función del grado de avance en costes, y aplicando dicha metodología una actualización del presupuesto de costes implica un ajuste sobre las ventas históricas reconocidas. La contrapartida de ese ajuste en ventas ha sido registrada en "Obra certificada por anticipada" por el mismo importe de 100 millones, registrándose el resto de la pérdida, 245 millones de euros, contra la cuenta "Provisión para pérdidas presupuestadas".

4.6 Provisiones

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance. A 30 de junio de 2019, el movimiento ha sido el siguiente:

| (Millones de euros) | Provi- siones largo plazo | Provi- siones corto plazo | TOTAL |
|--|------------------------------------|------------------------------------|--------------|
| Saldo a 31 de diciembre 2018 | 459 | 431 | 890 |
| Impacto cambios de perímetro y otras transferencias | -39 | -3 | -42 |
| Impacto por diferencias de tipo de cambio | 1 | 3 | 4 |
| Resto Movimiento en el ejercicio: | 8 | 201 | 209 |
| <i>Dotaciones/Reversiones con impacto en Resultado Bruto Explotación</i> | <i>2</i> | <i>219</i> | <i>221</i> |
| <i>Dotaciones/Reversiones con impacto en otras partidas de Resultado</i> | <i>37</i> | <i>0</i> | <i>37</i> |
| TOTAL Impacto Dotaciones/Reversiones | 39 | 219 | 258 |
| <i>Aplicaciones con impacto en capital circulante</i> | <i>-8</i> | <i>-18</i> | <i>-26</i> |
| <i>Resto aplicaciones</i> | <i>-23</i> | <i>0</i> | <i>-23</i> |
| TOTAL Impacto Aplicaciones | -31 | -18 | -49 |
| Saldo a 30 de junio de 2019 | 429 | 632 | 1.061 |

- La principal variación en el ejercicio en la partida relativa a Dotación/Reversión con impacto en Resultado Bruto de Explotación, tiene su origen en la pérdida registrada en el primer trimestre del ejercicio en relación a contratos de construcción en USA por valor de 345 millones de euros, de los cuales, tal y como se ha indicado en la nota 4.5, 100 millones de euros se han registrado como menor ingreso con contrapartida en "Obra certificada por anticipado" y el resto, 245 millones de euros, como dotación de provisiones como contrapartida en la cuenta "Provisión para pérdidas presu-puestadas" dentro del saldo de Provisiones a corto plazo.
- Aplicaciones de provisiones por -49 millones de euros, sin efecto en resultados, las cuales, las que tienen contrapartida en capital circulante asciende a -26 millones de euros (ver nota 7).
- En relación al negocio de Servicios cuyo resultado se encuentra discontinuado, se ha registrado en el primer semestre del ejercicio una dotación neta (gasto) por (59) millones de euros y adicionalmente, el total aplicado ha ascendido a -276 millones contra partidas del capital circulante, de los cuales, -242 millones de euros se corresponden con los costes incurridos del contrato de Birmingham, cuyo impacto en caja asciende a -115 millones de euros (-100 millones GBP), ver nota 7.2.

4.7 Impuestos diferidos

El detalle de los movimientos por activos y pasivos diferidos a 30 de junio de 2019 es el siguiente:

| Impuestos diferidos (Millones de euros) | 2018 | Var. | 2019 |
|--|------------|------------|------------|
| Activo | 664 | -15 | 649 |
| Bases imposables negativas | 177 | 2 | 179 |
| Otros activos por impuestos diferidos | 487 | -17 | 470 |
| Pasivo | 574 | -9 | 565 |

No hay variaciones significativas en el saldo total de activos y pasivos. En el caso de los activos, las disminuciones por 15 millones de euros se corresponden con la reclasificación a activos mantenidos para la venta de los diferidos relativos a Ausol (fundamentalmente relacionados con la activación de gastos financieros), compensados por el reconocimiento de un activo diferido relacionado con las provisiones por pérdidas presu-puestadas en construcción que serán fiscalmente deducible en la medida que las pérdidas se vayan materializando.

4.8 Otros Activos y Pasivos No Corrientes

- Activos financieros no corrientes y Derivados financieros: la evolución de los activos financieros a largo plazo y los derivados financieros a valor razonable, tanto de activo como de pasivo, se encuentran detallados en la Nota 8.2.
- Deuda Neta: La evolución del importe de tesorería y equivalentes y de la deuda financiera se encuentra detallado en la Nota 6.

5. Patrimonio neto

Evolución del Patrimonio Neto

Se detallan a continuación los movimientos de Patrimonio Neto para el periodo de seis meses, terminado el 30 de junio de 2019:

| 2019 Millones de euros | Atribuido a los Accionis- tas | Atribuido a Socios Ex- ternos | Total Pa- trimonio Neto |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| Patrimonio Neto a 31.12.2018 | 4.530 | 833 | 5.363 |
| Transición NIIF 16 | -24 | 0 | -24 |
| Patrimonio Neto a 01.01.2019 | 4.506 | 833 | 5.339 |
| Resultado consolidado del ejercicio | -6 | -44 | -50 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | -32 | 15 | -17 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | -20 | 0 | -20 |
| Diferencias de conversión | 56 | 9 | 65 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio | 4 | 24 | 28 |
| Importes transferidos a la Cuenta de Resultados | 0 | 0 | 0 |
| Acuerdo dividendo flexible y otros dividendos | -102 | -21 | -123 |
| Operaciones de autocartera | -66 | 0 | -66 |
| Retribución al accionista | -168 | -21 | -190 |
| Ampliaciones y reducciones de capital | 0 | 24 | 24 |
| Sistemas retributivos vinculados a la acción | -6 | 0 | -6 |
| Bono híbrido subordinado | -9 | 0 | -9 |
| Otros movimientos | -1 | 1 | 0 |
| Otras transacciones | -16 | 25 | 8 |
| Patrimonio Neto a 30.06.19 | 4.319 | 816 | 5.135 |

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no podría ser posteriormente objeto de reclasificación al resultado del período según lo establecido en la modificación de la NIC 1 Presentación de Estados Financieros.

La reducción de los fondos propios producida en el primer semestre del ejercicio corresponde a los siguientes efectos:

Transición NIIF 16: Tal y como se menciona en la Nota 2.2, el 1 de enero 2019 entró en vigor la NIIF 16. El impacto de primera aplicación en reservas de la dominante ha ascendido a -24 millones de euros.

Resultado consolidado del ejercicio: el resultado del ejercicio asciende a -6 millones de euros para la sociedad dominante.

Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio: a diferencia del desglose que se presenta en el Estado principal de cambios en el patrimonio neto, los impactos se explican netos de su efecto impositivo.

Impacto en reservas de instrumentos de cobertura: el reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como cobertura ha supuesto un impacto negativo de -32 millones de euros en los fondos propios de la sociedad dominante de los cuales, -20 millones corresponden a las sociedades por integración global, -9 millones a las de puesta en equivalencia y -3 millones de euros a la actividad de servicios clasificada como operaciones discontinuadas.

Impacto en reservas de planes de prestación definida: recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el Grupo constituidos y cuyo impacto neto en el ejercicio ha sido de -20 millones de euros, asociados a las sociedades de puesta en equivalencia (HAH/AGS).

Diferencias de conversión: suponen un impacto positivo en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de 56 millones de euros. El principal impacto se deriva de la apreciación del dólar canadiense (+56 millones de euros).

Remuneración al accionista:

Acuerdo dividendo flexible: El impacto por este concepto corresponde al primer tramo del sistema de retribución al accionista aprobado por la Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 5 de abril de 2019. Conforme a dicho sistema los accionistas pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Cabe señalar que el 55,47% de los accionistas optó por recibir acciones de la Sociedad, mientras que el 44,53% se acogió al compromiso de compra de derechos por parte de la misma.

Como consecuencia, en el primer semestre de 2019, se ha ejecutado una ampliación de capital por un total de 5.936.542 acciones con un valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,2 millones de euros. Asimismo, se han comprado derechos de suscripción gratuita por importe de 102 millones de euros, representando un precio por acción de 0,311 euros.

Operaciones de autocartera: a lo largo del ejercicio 2019 se han producido las siguientes variaciones en la partida de acciones propias:

| OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO | Nº ACCIONES COMPRADAS | Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO | TOTAL Nº ACCIONES |
|--|-----------------------|-----------------------------------|-------------------|
| SALDO 31 DIC. 2018 | | | 7.411.668 |
| Autocartera para reducción de capital | 1.573.236 | | 1.573.236 |
| Autocartera discrecional y otra | 1.500.960 | | 1.500.960 |
| Autocartera para sistemas de retribución | 351.104 | -661.633 | -310.529 |
| Acciones recibidas dividiendo flexible | 108.332 | | 108.332 |
| SALDO 30 JUN. 2019 | | | 10.283.667 |

La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 5 de abril de 2019 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias de hasta un máximo de 19 millones de acciones por importe máximo de 275 millones de euros y cuyo objeto es la posterior reducción de capital mediante su amortización. A lo largo del primer semestre de 2019 se han adquirido 3.074.196 acciones propias a un precio medio de 21,52 euros por acción, representando un desembolso total de 66 millones de euros.

Adicionalmente, a 30 de junio de 2019 se han adquirido 351.104 acciones propias en ejecución de diferentes sistemas de retribución, habiéndose aplicado a dicha finalidad 661.633 acciones. El impacto de estos sistemas de retribución ha producido un resultado de -6 millones de euros en el patrimonio de la sociedad (ver apartado Otras transacciones).

La autocartera en poder de la sociedad a 30 de junio de 2019 (10.283.667) tiene un valor de mercado de 231 millones de euros.

Otras transacciones:

Ampliaciones de capital: Se produce un aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 24 millones de euros, principalmente en la autopista I-77 Mobility Partners LLC y North Tarrant Express Segments 3 por 18 y 2 millones de euros respectivamente y en Sugar Creek Construction LLC por importe de 4 millones de euros.

Sistemas retributivos vinculados a la acción: refleja principalmente las operaciones de autocartera relacionadas con los sistemas de retribución vinculados a la acción correspondientes a personal directivo, que provocan un impacto en patrimonio de -6 millones de euros, tal y como se menciona en el apartado anterior.

Bono Híbrido subordinado. Tal y como se describe en las cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2018, el Grupo realizó una emisión de bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros, cuyas características se mantienen a 30 de junio de 2019. El impacto derivado del interés devengado y pago del cupón se registra dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, alcanzando a cierre de Junio 2019 un impacto neto de -9 millones de euros.

6. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes, junto con la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructuras; minorado, por un lado, por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones tanto a corto como a largo plazo). Adicionalmente, se incluye dentro la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Forwards por importe de -28 millones de euros que cubren la caja que dispone el Grupo nominada en Dólares Australianos y Dólares Canadienses, así como derivados Cross Currency Swaps que están asociados a la deuda nominada en dólares con un valor de -6 millones de euros. Dicha asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

El criterio aplicado para definir la posición neta de tesorería del Grupo es coincidente con el utilizado en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2018.

Dicha posición de tesorería se desglosa a su vez entre proyectos de infraestructuras y resto de sociedades del Grupo.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de la posición neta de tesorería tanto para junio 2019 como para diciembre 2018.

| 30.06.2019 | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|------------|--------------------------------|---------------|-----------------------------------|---------------|
| (Millones de euros) | DEUDA BANCARIA / BONOS | CROSS CURRENCY SWAPS | TESORERÍA Y EQUIVALENTES | FORWARDS | CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO | | POSICIÓN NETA EXTERNA INTRAGRUPPO | TOTAL |
| | | | | | | | | |
| Sociedades ex proyectos | -3.051 | -6 | 3.541 | -28 | 6 | 462 | -35 | 427 |
| Sociedades proyectos | -4.954 | 0 | 218 | 0 | 531 | -4.204 | 35 | -4.169 |
| Deuda neta consolidada total | -8.004 | -6 | 3.759 | -28 | 537 | -3.742 | 0 | -3.742 |

| 31.12.2018 | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|-----------|--------------------------------|---------------|-----------------------------------|---------------|
| (Millones de euros) | DEUDA BANCARIA / BONOS | CROSS CURRENCY SWAPS | TESORERÍA Y EQUIVALENTES | FORWARDS | CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO | | POSICIÓN NETA EXTERNA INTRAGRUPPO | TOTAL |
| | | | | | | | | |
| Sociedades ex proyectos | -2.807 | -6 | 3.766 | 55 | 1 | 1.009 | -34 | 975 |
| Sociedades proyectos | -5.385 | 0 | 239 | 0 | 472 | -4.673 | 34 | -4.640 |
| Deuda neta consolidada total | -8.192 | -6 | 4.005 | 55 | 473 | -3.664 | 0 | -3.664 |

Adicionalmente se incluye el detalle para las actividades discontinuadas y activos mantenidos para la venta para ambos periodos:

| (Millones de euros) | JUNIO 2019 | | | DICIEMBRE 2018 | | | Var. |
|---|------------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------|-------------|
| | DEUDA BANCARIA / BONOS | TESORERÍA Y EQUIVALENTES | POSICIÓN NETA EXTERNA | DEUDA BANCARIA / BONOS | TESORERÍA Y EQUIVALENTES | POSICIÓN NETA EXTERNA | |
| Sociedades ex proyectos | -322 | 377 | 55 | -145 | 406 | 261 | -206 |
| Sociedades proyectos | -333 | 94 | -239 | -361 | 116 | -245 | 6 |
| Deuda neta actividades discontinuadas | -655 | 471 | -184 | -506 | 522 | 16 | -199 |
| Autopista de Ausol | -497 | 62 | -435 | -508 | 65 | -443 | 9 |
| Deuda neta actividades discontinuadas y mantenidas para la venta | -1.151 | 533 | -618 | -1.014 | 586 | -428 | -191 |

La Posición Neta de Tesorería excluyendo las actividades discontinuadas varía -78 millones de euros pasando de -3.664 millones de euros en diciembre 2018 a -3.742 millones de euros en junio 2019, mientras que el caso de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta la evolución es de -191 millones de euros. El análisis de dicha posición tanto para actividades continuadas como discontinuadas se presenta con más detalle en la Nota 7 de Flujo de Caja y en el Informe de Gestión Intermedio que ha sido formulado conjuntamente con los presentes Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios.

6.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

Los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

En este sentido la caja restringida constituida a 30 de junio de 2019 asciende a 537 millones de euros (481 millones a diciembre 2018) incluyendo tanto largo como corto plazo, destacando:

- El impacto del tipo de cambio supone un impacto positivo de 3 millones de euros (ver nota 4).
- Aumento de la misma por 95 millones de euros, fundamentalmente en la Autopista NTE por importe de 43 millones de euros, en la autopista LBJ por 34 millones de euros y en la Autopista NTE Segmento 3 por importe de 19 millones de euros, como consecuencia de los requerimientos del contrato de financiación (mantenimientos extraordinarios y servicio de la deuda).
- Impacto por cambios de perímetro, principalmente por la reclasificación a mantenidos para la venta de la Autopista Ausol por importe de -43 millones de euros.

En cuanto a la partida de resto de Tesorería y Equivalentes (excluida la caja restringida), se produce una disminución de 17 millones de euros en este periodo, y corresponde a cuentas bancarias e inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés. Destacar el impacto por la reclasificación de activo mantenido para la venta de la autopista Ausol por importe de -19 millones de euros. Su evolución se analiza en la Nota 7 de Flujo de Caja.

b) Deuda de proyectos de infraestructuras

| Millones euros | Dic.2018 | Disposiciones netas | Tipo de cambio | Cambios de perímetro | Jun.2019 |
|---|--------------|---------------------|----------------|----------------------|--------------|
| Autopistas | 4.982 | 38 | 28 | -497 | 4.552 |
| Aeropuertos | 247 | -1 | 2 | 0 | 248 |
| Resto | 155 | -2 | 0 | 0 | 154 |
| Total Deuda Proyectos Infraestructuras | 5.385 | 36 | 30 | -497 | 4.954 |

La deuda de proyectos de infraestructuras disminuye en -431 millones de euros con respecto a diciembre de 2018, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Reclasificación como activo mantenido para la venta de la autopista Ausol por importe de 497 millones de euros.
- La apreciación del dólar frente al euro (ver Nota 4) ha supuesto un mayor endeudamiento por 30 millones de euros (12 millones de euros en la autopista LBJ; 9 millones de euros en North Tarrant Express Managed Lanes Mobility Partners; 6 millones de euros NTE Mobility Partners Segments 3 LLC; 2 millones de euros en la I-77 Mobility Partners y 2 millones de euros en Denver Great Hall).
- En relación a las disposiciones netas (36 millones de euros), destacar Autopistas (38 millones de euros), principalmente las Autopistas Americanas (10 millones de euros en NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, 20 millones en LBJ Infraestructure Group, 16 millones de euros en North Tarrant Express Mobility Partners y 3 millones de euros en la I-77), principalmente por el devengo de la deuda sin impacto en caja (intereses devengados no pagados y capitalización de intereses).

A continuación, se muestra la variación de la deuda bruta de Proyectos de Infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio:

| (Millones de euros) | DIC.2018 | AUMENTO/DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA | IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO | IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO | INTERESES CAPITALIZADOS/DEVENGADOS | OTROS | JUN.2019 |
|---------------------------------------|--------------|-------------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------------|----------|--------------|
| Deuda bancaria/Bonos Proyectos | 5.385 | -16 | 30 | -497 | 52 | 0 | 4.954 |
| Posición Deuda Bruta Proyectos | 5.385 | -16 | 30 | -497 | 52 | 0 | 4.954 |

A fecha 30 de Junio de 2019 todas las sociedades proyectos cumplen con los *covenants* significativos vigentes.

6.2 Resto de sociedades

La Posición Neta de Tesorería excluyendo los proyectos de infraestructura alcanza los 427 millones de euros, lo que implica una variación frente a diciembre 2018 de -548 millones de euros.

a) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

A 30 de junio de 2019 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por importe de 54 millones de euros (78 millones de euros en diciembre 2018), de los cuales 6 millones de euros corresponden al largo plazo y 48 millones de euros a corto plazo, principalmente en la División de Construcción, para cubrir el servicio de la deuda y pagos operativos en proyectos en curso en Estados Unidos.

b) Desglose de la deuda del resto de sociedades

| (Millones euros) | 31/12/2018 | Resto variación neta | Tipo de cambio | 30/06/2019 |
|---|--------------|----------------------|----------------|--------------|
| Construcción | 59 | -4 | 1 | 55 |
| Corporación y Resto | 2.749 | 245 | 2 | 2.995 |
| Total Deuda Ex Proyectos Infraestructuras | 2.807 | 241 | 3 | 3.051 |
| Cross Currency Swaps | 6 | 0 | 0 | 6 |
| Total Deuda Ex Proyectos Infraestructuras incluyendo CCS | 2.813 | 241 | 3 | 3.056 |

La deuda excluyendo los proyectos de infraestructura alcanza los 3.056 millones de euros, lo que supone un aumento de 243 millones de euros. Excluyendo el impacto por tipo de cambio, la variación es de 241 millones de euros. El aumento de la deuda se debe fundamentalmente a las emisiones de pagarés (*Euro Commercial Paper*) por importe de 245 millones de euros. La compañía tiene formalizado un programa de emisión de pagarés por un importe máximo de 1.000 millones de euros, que ha sido registrado en la Bolsa de Irlanda, de los que a junio 2019 se han emitido 950 millones de euros aproximadamente, con un tipo medio de -0,212%. A través de este programa, Ferrovial puede emitir pagarés (*commercial paper notes*) con vencimientos entre 1 y 364 días desde la fecha de emisión, posibilitando una mayor diversificación de las fuentes de financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez disponible.

A continuación, se muestra la variación de la deuda bruta ex proyectos de Infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetros, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio:

| (Millones de euros) | DIC.2018 | AUMENTO/DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA | IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO | IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO | INTERESES CAPITALIZADOS/DEVENGADOS | OTROS | JUN.2019 |
|--|--------------|-------------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------------|----------|--------------|
| Deuda bancaria/Bonos Ex proyectos | 2.807 | 248 | 3 | 0 | -7 | 0 | 3.051 |
| Cross Currency Swaps | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Posición Deuda Bruta ex proyectos | 2.813 | 248 | 3 | 0 | -7 | 0 | 3.056 |

7. Flujo de caja

7.1. Estado de Flujo de Caja

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente Nota se realiza un desglose adicional. Dicho desglose se realiza conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital) y el “flujo de caja de proyectos de infraestructuras”, donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida “flujo de intereses”.

- Dicho flujo intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera y tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

Adicionalmente respecto al tratamiento de los arrendamientos financieros, dado que la naturaleza de dicho pago está ligada a la operativa del negocio, en el flujo de caja se reporta dentro de la variación de fondo de maniobra en el flujo de operaciones, difiriendo su tratamiento al del estado financiero de flujo de caja donde se reporta en el flujo de financiación (-59 millones de euros a junio 2019).

Por último, comentar que la línea de cobro de dividendos recoge principalmente el cobro de dividendos de los proyectos de infraestructuras y de sociedades que integran por puesta en equivalencia. En este sentido, se consideran tanto los dividendos, como otros conceptos asimilables a los mismos, principalmente intereses de deuda subordinada y préstamos participativos, así como las devoluciones de capital, deuda y préstamos.

Tal y como se comenta en la Nota 1.3, el flujo de caja reportado en la presente nota incluye el flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas y mantenidos para la venta en las principales líneas que lo componen.

La variación del Flujo de Caja se comenta también en el Informe de Gestión Intermedio que ha sido formulado conjuntamente con los presentes Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios.

Detalle Flujo de caja junio 2019

| | | Junio 2019 (cifras en millones de euros) | | | |
|--|---------|---|---|---------------|------------------------------|
| (Millones de euros) | Nota: | Flujo de caja ex- cluido proyectos de infraestruc- turas | Flujo de caja proyectos de in- fraestructuras | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
| RBE incluyendo op. discontinuadas | | -195 | 287 | 0 | 92 |
| Cobro dividendos | 4.4 | 244 | 0 | -1 | 242 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | 4.5/7.2 | -440 | -69 | 0 | -510 |
| Flujo de operaciones antes de Impuestos | | -392 | 218 | -1 | -175 |
| Pago de impuestos del ejercicio | | -17 | -4 | 0 | -21 |
| Flujo de operaciones | | -409 | 214 | -1 | -196 |
| Inversión | | -117 | -55 | 27 | -145 |
| Desinversión | | 3 | 0 | 0 | 3 |
| Flujo de inversión | | -114 | -55 | 27 | -142 |
| Flujo de actividad | | -523 | 159 | 25 | -338 |
| Flujo de intereses | | 3 | -91 | 0 | -89 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | | 4 | 54 | -27 | 31 |
| <i>Dividendo flexible</i> | | <i>-102</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>-102</i> |
| <i>Compra de autocartera</i> | | <i>-66</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>-66</i> |
| Remuneración al accionista | 5 | -168 | 0 | 0 | -168 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | | -17 | -2 | 1 | -17 |
| Otros movimientos de Fondos Propios | | -6 | 0 | 0 | -6 |
| Variación tipo de cambio | | -40 | -26 | 0 | -66 |
| Cambios en perímetro de consolidación | | -1 | 0 | 0 | -1 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | | -6 | -52 | 0 | -57 |
| Flujo de Financiación | | -231 | -117 | -25 | -374 |
| Variación deuda neta operaciones discontinuadas | | 206 | -6 | 0 | 199 |
| Salida deuda neta mantenidos para la venta | | 0 | 435 | 0 | 435 |
| Variación posición neta de tesorería | | -548 | 470 | 0 | -78 |
| Posición inicial | 6 | 975 | -4.640 | 0 | -3.664 |
| Posición final | 6 | 427 | -4.169 | 0 | -3.742 |

Junio 2018 (cifras en millones de euros)

Detalle Flujo de caja junio 2018

| | | Junio 2018 (cifras en millones de euros) | | | |
|--|-------|--|---|---------------|------------------------------|
| (Millones de euros) | Nota: | Flujo de caja ex- cluidas proyec- tos de infraes- tructuras | Flujo de caja proyectos de in- fraestructuras | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
| RBE incluyendo op. discontinuadas | | -93 | 216 | 0 | 122 |
| Cobro dividendos | 4.4 | 307 | 0 | -77 | 229 |
| Provisión Birmingham sin impacto en caja | | 198 | 0 | 0 | 198 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | 4.5 | -482 | -57 | 0 | -539 |
| Flujo de operaciones antes de Impuestos | | -71 | 159 | -77 | 11 |
| Pago de impuestos del ejercicio | | 2 | -2 | 0 | -1 |
| Flujo de operaciones | | -69 | 156 | -77 | 10 |
| Inversión | | -135 | -71 | 35 | -171 |
| Desinversión | | 48 | 145 | 0 | 193 |
| Flujo de inversión | | -87 | 74 | 35 | 22 |
| Flujo de actividad | | -156 | 230 | -43 | 32 |
| Flujo de intereses | | -23 | -95 | 0 | -118 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | | 0 | 66 | -35 | 31 |
| <i>Dividendo flexible</i> | | <i>-100</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>-100</i> |
| <i>Compra de autocartera</i> | | <i>-97</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>-97</i> |
| Remuneración al accionista | 5 | -197 | 0 | 0 | -197 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | | -48 | -78 | 77 | -48 |
| Otros movimientos de Fondos Propios | | -4 | 0 | 0 | -4 |
| Variación tipo de cambio | | -16 | -90 | 0 | -106 |
| Cambios en perímetro de consolidación | | -5 | 0 | 0 | -5 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | | 15 | -45 | 0 | -30 |
| Flujo de Financiación | | -278 | -242 | 43 | -478 |
| Variación posición neta de tesorería | | -434 | -12 | 0 | -446 |
| Posición inicial | 6 | 1.341 | -4.804 | 0 | -3.463 |
| Posición final | 6 | 906 | -4.816 | 0 | -3.909 |

Flujo actividades discontinuadas y mantenidas para la venta:

A continuación, se muestra el flujo de actividades discontinuadas de la división de Servicios, que se encuentra recogido en las líneas del flujo de caja reportado:

| 2019 | Actividades discontinuadas | | | Mantenidos para la venta | | |
|--|----------------------------|------------|------------|--------------------------|-------------|-----------|
| | Ex Proyectos | Proyectos | Ajustes | Servicios | Consolidado | Ausol |
| Flujo de operaciones | -175 | 25 | -1 | | -152 | 22 |
| Inversión | -78 | -9 | 0 | | -87 | -1 |
| Desinversión | 1 | 0 | 0 | | 1 | 0 |
| Flujo de Actividad | -252 | 16 | -1 | | -238 | 21 |
| Flujo de Financiación intereses externos | -4 | -10 | 0 | | -14 | -10 |
| 2018 | Ex Proyectos | Proyectos | Ajustes | Servicios | Consolidado | Ausol |
| Flujo de operaciones | -71 | 16 | -70 | | -124 | 22 |
| Inversión | -79 | -4 | 0 | | -82 | -5 |
| Desinversión | 41 | 145 | 0 | | 185 | 0 |
| Flujo de Actividad | -109 | 157 | -70 | | -21 | 17 |
| Flujo de Financiación intereses externos | -4 | -11 | 0 | | -15 | -10 |

7.2 Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra que se desglosa en el flujo de caja (-510 millones de euros), es la medida que explica la diferencia entre el Resultado Bruto de Explotación del Grupo y su Flujo de Caja Operativo antes de Impuestos y tiene su origen en la diferencia entre el devengo contable de los ingresos y gastos y el momento en que dichos ingresos y gastos se convierten en caja, principalmente por variaciones en el saldo de clientes y proveedores u otras partidas de balance. De esta manera una reducción del saldo de clientes implicará una mejora de fondo de maniobra y una reducción de proveedores un empeoramiento del fondo de maniobra.

La variación de esta partida no es exactamente coincidente con la variación de capital circulante reportado en la nota 4.5 por las siguientes razones:

| | Ex proyec- tos | Proyectos y ajustes | TOTAL |
|---|-------------------|------------------------|-------------|
| Variación capital circulante (Nota 4.5) | -247 | -33 | -280 |
| Variación capital circulante actividades discontinuadas y mantenidas para la venta (Nota 1.3) | -96 | -16 | -112 |
| Variación capital circulante incluyendo operaciones discontinuadas | -343 | -49 | -391 |
| Mov. capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo | -9 | -10 | -19 |
| Operaciones continuadas | -5 | -12 | -17 |
| Operaciones discontinuadas | -4 | 2 | -2 |
| Mov. Provisiones con impacto en Resultado Bruto de Explotación o en capital Circulante | -22 | 0 | -22 |
| Operaciones continuadas | 195 | 0 | 195 |
| Operaciones discontinuadas | -217 | 0 | -217 |
| Mov. de otras partidas de Balance con impacto en flujo de operaciones | -67 | -10 | -77 |
| Operaciones continuadas | -25 | -15 | -40 |
| Operaciones discontinuadas | -42 | 5 | -37 |
| Total Fondo de Maniobra flujo de caja (Nota 7.1) | -440 | -69 | -510 |
| Impacto IFRS16 reportado en flujo de financiación en el Estado de Tesorería | 59 | 0 | 59 |
| Operaciones continuadas | 17 | 0 | 17 |
| Operaciones discontinuadas | 42 | 0 | 42 |
| Total Fondo de Maniobra reportado en el Estado de Tesorería y Equivalentes | -381 | -69 | -451 |

Las diferencias comentadas anteriormente corresponden a los siguientes conceptos:

- Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo (principalmente flujo de inversión). Las cuentas del capital circulante reportadas en la nota 4.5, especialmente las partidas de proveedores, pueden estar relacionadas con operaciones que no afectan al flujo de operaciones, como es el caso de las compras de inmovilizado.
- Movimientos de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación o en capital circulante, por -22 millones de euros, que corresponden a:
 - una dotación neta de provisiones, gasto de 280 millones de euros (221 millones de euros operaciones continuadas; 59 millones operaciones discontinuadas), con impacto negativo en el Resultado Bruto de Explotación, pero que no tienen impacto en caja (ver nota 4.6).
 - una aplicación de provisiones con impacto en el capital circulante por importe de -302 millones de euros, de los cuales -26 millones de euros corresponden a las actividades continuadas y -276 millones de euros a las operaciones discontinuadas (ver nota 4.6).
- Movimiento de otras partidas de balance con impacto en el flujo de operaciones. La variación de capital circulante reportada en la nota 4.5 recoge exclusivamente el movimiento de partidas recogidas dentro de los epígrafes deudores y otras cuentas a cobrar corto plazo, acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo y existencias. Los ingresos y gastos de explotación en determinados casos están relacionados no sólo con partidas reflejadas en el circulante (corto plazo) sino también en determinadas partidas registradas en activos y pasivos a largo plazo, como clientes o proveedores a largo plazo, incluso en cuentas de patrimonio como operaciones relativas a sistemas retributivos vinculados a la acción.

8. Activos financieros no corrientes y derivados financieros a valor razonable

Se muestran a continuación las principales variaciones en las líneas de activos financieros no corrientes y activos y pasivos por derivados financieros a valor razonable.

| Millones de euros | 30.06.2019 | 31.12.2018 | Var. |
|--|------------|------------|------------|
| Activos financieros no corrientes | 825 | 754 | 71 |
| Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas | 178 | 173 | 5 |
| Caja restringida y otros activos financieros no corrientes | 537 | 473 | 64 |
| Resto de cuentas a cobrar | 111 | 108 | 2 |
| Derivados financieros a valor razonable (Neto) | -8 | 54 | -63 |
| Derivados financieros a valor razonable (Activo) | 496 | 445 | 51 |
| Derivados financieros a valor razonable (Pasivo) | -504 | -390 | -114 |

8.1. Activos financieros no corrientes

La partida “Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas” recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS por importe de 101

| Millones de euros | Nocionales 30.06.19 | MTM 30.06.2019 | MTM 31.12.2018 | Variación | Impacto en reservas | Impacto en PyG - VR | Otros impactos en balance o PyG |
|---------------------------------------|---------------------|----------------|----------------|------------|---------------------|---------------------|---------------------------------|
| Derivados tipo de interés | 1.792 | -444 | -345 | -99 | -97 | 1 | -3 |
| Derivados inflación | 55 | 447 | 358 | 90 | 95 | -1 | -5 |
| Equity Swaps | 50 | 11 | -2 | 13 | 0 | 13 | 0 |
| Derivados tipo de cambio corporativos | 3.584 | -16 | 51 | -67 | 1 | -3 | -65 |
| Cross currency swaps | 500 | -6 | -6 | 0 | -2 | 0 | 2 |
| Otros | 0 | -1 | -1 | 1 | -1 | 0 | 1 |
| Total | 5.981 | -8 | 54 | -63 | -4 | 10 | -70 |

La variación neta de valor razonable de los derivados financieros del Grupo asciende a -63 millones de euros, pasando de una posición de activo de 54 millones de euros a cierre de diciembre de 2018 a una de pasivo de 8 millones de euros a cierre de junio de 2019.

Las principales variaciones corresponden a:

- Los derivados de tipo de cambio corporativos (-67 millones de euros), cuyos principales impactos han sido causados por las liquidaciones de caja (40 millones de euros), las diferencias de conversión (-104 millones de euros), impacto en PyG por valor razonable (-3 millones de euros), reservas (1 millones de euros) y otros (-1 millones de euros).
- Los derivados de tipo de interés (-99 millones de euros), donde las principales variaciones vienen explicadas principalmente por los impactos en reservas (-97 millones de euros).
- Los derivados de inflación (90 millones de euros), correspondientes a la concesionaria Autema. La principal causa de esta variación es el impacto en reservas (95 millones de euros), principalmente por un empeoramiento en las expectativas de inflación en España.

millones de euros (100 millones de euros a 31 de diciembre de 2018), así como otros préstamos otorgados a sociedades asociadas por importe de 78 millones de euros (73 millones de euros en 2018), principalmente en la división de Autopistas.

La partida “Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros” corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago a inversiones futuras, gastos operativos, o servicio a la deuda. Esta partida forma parte de la Posición Neta de Tesorería.

8.2. Derivados financieros a valor razonable

En general, la posición de derivados del Grupo y las estrategias de cobertura se han mantenido en línea con la situación descrita en detalle en los estados financieros correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018. Los derivados se registran por su valor de mercado a fecha de contratación y a valor razonable en fechas posteriores.

Se presentan a continuación los activos y pasivos por derivados financieros a valor razonable, así como los principales impactos en reservas y cuenta de resultados:

9. Desgloses relativos a la cuenta de resultados

9.1 Deterioros y enajenaciones de inmovilizado

Se incluyen en la línea denominada “Deterioros y enajenación de inmovilizado” principalmente los deterioros de activos y el resultado por venta y enajenación de participaciones en empresas del Grupo y asociadas.

Los principales impactos registrados a 30 de junio de 2019 en esta línea se refieren a:

- Autopista Terrasa Manresa (Autema): se ha registrado en el primer semestre de 2019 una provisión por los resultados generados por la sociedad durante los primeros seis meses del ejercicio, debido a la situación en la que se encuentra el proyecto (ver Nota 10.1. sobre Litigios), por importe de -21 millones de euros (-16 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial).

Los principales impactos registrados a 30 de junio de 2018 en esta línea se refieren a:

- Autopista Terrasa Manresa (Autema): como se ha comentado en el apartado anterior, se registró una provisión por importe de -18 millones de euros (-13 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial).

9.2 Resultado financiero

- *Resultado por financiación*

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende a -126 millones de euros (-108 millones de euros a 30 de junio de 2018) y corresponde fundamentalmente al coste de la financiación externa de estas sociedades. La variación del resultado financiero se debe en su mayor parte a la menor activación de gastos financieros por la completa finalización y consiguiente entrada en explotación de la autopista NTE segmento 3 en Estados Unidos en julio de 2018, por lo que este año se registra -17 millones de euros por el devengo de 6 meses frente a -3 millones de euros en junio de 2018 por la parte devengada tras la apertura parcial de la autopista.

Por lo que respecta al resto de sociedades, o información ex proyectos, el resultado por financiación alcanza los 13 millones de euros (2 millones de euros a 30 de junio de 2018), correspondientes al coste de la deuda externa por -23 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos de las inversiones financieras realizadas y otros conceptos por 37 millones de euros. El mejor resultado financiero por financiación se debe, principalmente, a la mayor posición de tesorería en Canadá frente al año anterior (remunerada a tipos más altos que en Europa).

- *Resto de Resultado Financiero*

Se incluye principalmente dentro de este epígrafe, para sociedades ex proyectos, el resultado por cambios en el valor razonable de instrumentos financieros sin impacto en caja. A 30 de junio de 2019 supone un ingreso de 11 millones de euros, clasificado en la columna de ajustes de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias. Dentro de este importe, destacan el impacto positivo de los equity swaps que el grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones, con un impacto en el año de 13 millones de euros (ver Nota 8), derivado de la positiva evolución de la cotización de la acción durante los seis primeros meses del año.

Excluyendo el impacto de valor razonable, el resto de resultado financiero (4 millones de euros) corresponde fundamentalmente a ingresos por la facturación de fianzas a los proyectos que integran por puesta en equivalencia (9 millones de euros), costes de avales (-14 millones de euros), diferencias de cambio (3 millones de euros), intereses de demora (3 millones de euros), así como intereses de préstamos con sociedades que integran por puesta en equivalencia (4 millones de euros). La variación respecto al ejercicio anterior se debe fundamentalmente a las diferencias de cambio, registrándose este año un impacto positivo de 3 millones de euros frente a -3 millones de euros en el mismo periodo del año anterior.

En las sociedades proyectos de infraestructuras no se presentan variaciones significativas frente al ejercicio anterior, siendo el principal componente de dicha partida el devengo financiero por la actualización de provisiones (-2 millones de euros).

9.3 Gasto por Impuesto de Sociedades

El gasto por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2019 ha sido calculado en base a la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual. Así, a 30 de junio de 2019 supone un ingreso de 50 millones de euros. No obstante, es necesario tener en cuenta que dentro de este importe se incluyen regularizaciones de ejercicios anteriores por -2 millones de euros. Excluyendo dicho impacto, el ingreso por impuesto de sociedades correspondiente al ejercicio asciende a 52 millones de euros.

Adicionalmente, dentro del resultado antes de impuestos (-236 millones de euros a 30 de junio de 2019) se registran determinados impactos, que no tienen efecto impositivo, y que es necesario excluir a la hora de calcular la tasa efectiva del impuesto sobre sociedades, destacan:

- Impacto de los resultados de sociedades integradas por puesta en equivalencia que, conforme a la normativa contable, se presentan ya netos de su impacto fiscal, por importe de 76 millones de euros.
- Pérdidas generadas en proyectos de construcción desarrollados fuera de España que no generan crédito por impuesto (9 millones de euros).
- Gastos no deducibles de diversas naturalezas, fundamentalmente relacionados con Budimex por 16 millones de euros.
- Resultados en sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá en las que participan otros socios y son integradas por integración global (12 millones de euros).

Ajustando los efectos principales, el resultado antes de impuestos ascendería a -275 millones de euros. De esta manera, la tasa efectiva tras los mencionados ajustes es de un 19% (52 millones de ingreso por impuesto sobre -275 millones de resultado antes de impuestos).

9.4 Resultado de Actividades Discontinuadas

Tal y como se comenta en la Nota 1.3, a 31 de diciembre de 2018 se clasificó la División de Servicios como actividad discontinuada, implicando que el impacto en la cuenta de resultados de dicha área de negocio se reporte en una única línea denominada "Resultado neto operaciones discontinuadas".

En los resultados de Junio 2019 se ha mantenido la misma estimación del valor razonable del grupo de activos clasificado como mantenidos para la venta que la utilizada en Diciembre 2018, debido a que la evolución de los distintos negocios ha seguido en línea con las previsiones realizadas por la compañía en el momento de su cálculo.

En este sentido, el impacto registrado en Servicios UK derivado del acuerdo alcanzado con el ayuntamiento de Birmingham para resolver el contrato relativo a la rehabilitación y posterior mantenimiento y reposición de determinadas infraestructura de la ciudad, no ha tenido impacto en los resultados de la División, puesto que ya se encontraba cubierto con la provisión de valor razonable registrada en Diciembre 2018, tal y como se menciona en el Hecho Relevante publicado por la compañía el 29 de junio de 2019.

Para un mejor entendimiento del resultado generado por la actividad de Servicios y cómo ha sido integrado en los resultados consolidados del Grupo, en la tabla adjunta se presenta un detalle por líneas del resultado de la actividad discontinuada:

| División Servicios (Millones de euros) | 2019.JUN | 2018.JUN | Var. |
|---|-----------------|-----------------|-------------|
| Cifra de ventas | 3.597 | 3.238 | 359 |
| Resultado bruto de explotación | 210 | -83 | 293 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 149 | -99 | 248 |
| Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado | 60 | -183 | 243 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 0 | -1 | 1 |
| Resultado de explotación | 60 | -184 | 244 |
| Resultado financiero | -41 | -38 | -3 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | 13 | 10 | 3 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | 32 | -212 | 244 |
| Impuesto sobre beneficios | -4 | -6 | 2 |
| Resultado después de impuestos | 27 | -217 | 244 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | -3 | 0 | -3 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | 24 | -218 | 242 |
| Ajustes actividades discontinuadas | 111 | 12 | 99 |
| Resultado operaciones discontinuadas | 135 | -206 | 341 |

Los ajustes de las actividades discontinuadas del 2019 lo componen fundamentalmente la eliminación de la amortización de los activos (+119 millones de euros), unido a la eliminación de las operaciones internas.

10. Activos y pasivos contingentes y compromisos de inversión

Como se indica en la nota 1.3. los desgloses que se incluyen en esta nota incorporan también la información correspondiente a las actividades discontinuadas.

10.1. Litigios

En las Cuentas Anuales del ejercicio 2018 se desglosaban de forma detallada los principales litigios que las diferentes sociedades del grupo tenían abiertos a dicha fecha. A continuación, se explican los principales cambios que se han producido durante el primer semestre de 2019 sobre la situación de dichos pleitos:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

- **Autopista Terrasa Manresa (Autema)**

A 18 de marzo de 2019 se notificó a la sociedad la sentencia del TSJC que desestimaba el recurso contencioso-administrativo de Autema frente a los Decretos 61/2015 y 337/2016 aprobados por la Generalitat de Cataluña. Esta sentencia ha sido recurrida por la Sociedad en casación ante el Tribunal Supremo (TS), por lo que no es firme, quedando en suspenso sus efectos hasta que se pronuncie el TS sobre admitir o no a trámite el recurso, lo cual se estima que tardará entre 6 y 9 meses desde junio 2019.

Los asesores jurídicos de la compañía consideran que hay argumentos sólidos para que se admita el recurso de casación y posteriormente se estime el fondo del asunto.

En base a dichos argumentos, la compañía ha decidido mantener el tratamiento de este activo como un activo financiero. No obstante, en el primer semestre de 2019 se ha registrado una provisión por los resultados generados por la sociedad por importe de -21 millones de euros (-16 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial (ver nota 9)).

- **Autopista M-203**

Tal y como se menciona en las cuentas anuales del ejercicio 2018, la sociedad inició negociaciones con la Administración cuando recibió en noviembre de 2017 la Orden de Resolución para acordar el importe del valor patrimonial de la inversión ("VPI").

Dado el tiempo transcurrido sin que la Comunidad de Madrid (CAM) dictase una resolución sobre el importe de la VPI, la Sociedad ha presentado en Abril de 2019 un requerimiento a la CAM por inactividad de la Administración y, al haber transcurrido el plazo de tres meses sin contestación alguna, el 15 de Julio de 2019 la Sociedad ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo con solicitud además de medida cautelar consistente en que el tribunal obligue a la CAM a dictar dicha resolución de forma expeditiva.

Adicionalmente, la sociedad se encuentra en trámites en relación con los daños y perjuicios que debe compensar la CAM por la resolución anticipada del contrato de concesión.

- **Autopista Radial R4**

En relación al pleito que se mantenía con los bancos financiadores de la autopista R4 en relación a una garantía otorgada por los antiguos accionistas del proyecto, en el caso de Cintra por un valor de 14,95 millones de euros (que están completamente provisionados por la compañía), y que había sido resuelto en favor de Cintra tanto en primera instancia como por la Audiencia Provincial de Madrid, en 2019 el Tribunal Supremo ha admitido a trámite el recurso extraordinario por infracción procesal presentado por los bancos, que a cierre del ejercicio de 2018 (tal y como se mencionaba en las cuentas anuales) estaba pendiente de resolución. Actualmente está abierto el plazo para formular el escrito de oposición.

- **SH-130 (Autopistas)**

En relación a la SH-130, el cambio fundamental que se ha producido durante el primer semestre de 2019 en relación a este pleito ha sido la desestimación por parte del Juez de las mociones de desestimación (motion to dismiss) que estaban pendientes de resolver (presentadas en octubre de 2018), y que se referían al incumplimiento de los deberes fiduciarios y a la acción de enriquecimiento injusto invocada por el demandante en la modificación de su demanda presentada en septiembre de 2018. Queda pendiente aún que finalice la fase de prueba (Discovery) y la posterior presentación y debate sobre la demanda, sobre lo que se espera tener una resolución definitiva a partir del segundo semestre del 2020.

El análisis realizado a la fecha actual permite concluir que las compañías del grupo Ferrovial tienen sólidos argumentos para la defensa de sus intereses en este litigio, y que es razonable considerar que puedan obtener la desestimación de las acciones ejercitadas frente a ellas. En base a lo anterior, no se ha registrado ninguna provisión en relación a este litigio.

b) Litigios en relación al negocio de Construcción:

• **Obra de construcción de la SH-130 en Texas**

En relación al arbitraje relativo a los supuestos defectos de construcción, el principal cambio respecto a la situación a 31 de diciembre de 2018 ha sido que la SH130 Concession Company, LLC ha presentado una reclamación adicional (statement of claim) el 1 de marzo de 2019 por 161 millones de dólares (que sumados a los 130 millones de dólares iniciales, ascienden a un total de la reclamación por valor de aproximadamente 291 millones de dólares), que consisten en las cantidades que SH130 supuestamente ha incurrido o incurrirá para reparar los daños reclamados de los Segmentos 5 y 6 de "State Highway 130" (la instalación).

De este importe, el 50% (145 millones de dólares), sería atribuido a la participación que el grupo Ferrovial. Los asesores legales de la compañía siguen considerando que los trabajos de construcción de la autopista fueron ejecutados conforme a lo establecido en el contrato y las buenas prácticas de la industria y que, en todo caso, la responsabilidad que se pueda derivar de la resolución del litigio se puede ver reducida por diferentes hechos, como son:

- La existencia de un contrato de seguro en favor de la compañía constructora.
- La responsabilidad de los defectos alegados debería de recaer sobre las empresas subcontratadas por la empresa constructora, tanto con relación al diseño como a los trabajos de ejecución de firmes.
- El Departamento de Transporte de Texas y la empresa concesionaria parece que han llegado a un acuerdo para ejecutar los trabajos de reparación de los defectos por un importe de 60 millones de dólares, lo que representa una cantidad muy inferior a la reclamada.

En base a lo anterior, se ha concluido que a fecha del cierre de junio 2019 no es necesario registrar una provisión adicional al importe de 10 millones de dólares que actualmente la compañía tiene registrado por el concepto de gastos diferidos en relación a garantía de los trabajos de construcción realizados en dicho proyecto. No se espera la resolución de la reclamación hasta 2020.

Adicionalmente al arbitraje comentado en el párrafo anterior en relación a la construcción de la autopista SH-130, a 30 de junio de 2019 no se ha producido modificaciones sustanciales en relación a la situación de los litigios del negocio de construcción descritos en las cuentas anuales del ejercicio 2018 ni se han abierto nuevos procedimientos judiciales que puedan suponer una contingencia significativa para el Grupo.

c) Litigios en relación al negocio de Servicios:

Respecto al negocio de Servicios en Reino Unido:

El principal pleito de esta división de negocios existente a 31 de diciembre de 2018 era el relativo al contrato de Amey (negocio de Servicios en el Reino Unido) con el ayuntamiento de Birmingham.

De acuerdo a la estructura de este contrato, la relación contractual con el Ayuntamiento de Birmingham se realizaba a través de la sociedad de propósito especial (SPV) Amey Birmingham Highways Limited (ABHL) en la que Amey participaba en un 33,3% y actuando Amey de subcontratista de dicha SPV.

En los últimos meses las partes han entrado en un proceso de negociación para llegar a un acuerdo de salida habiendo alcanzado un acuerdo con Amey Birmingham Highways Limited (ABHL) el 29 de junio de 2019.

En virtud de este acuerdo, Amey se ha visto obligada a pagar 215 millones de libras a ABHL en un periodo de 6 años (100 millones de libras pagados el 29 de junio de 2019, dos pagos de 30 millones de libras cada uno a finales de septiembre y diciembre de 2019, 10 millones de libras cada año desde 2020 y 2024 y 5 millones de libras en 2025) para una liberación completa de la responsabilidad de Amey con respecto al proyecto de Birmingham y frente a las partes involucradas o stakeholders. Igualmente se establece que el acuerdo de prestación de servicios entre Amey y ABHL continuará con ciertas modificaciones hasta el 30 de septiembre de 2019 y podrá estar sujeto a prórroga a una fecha no superior al 31 de marzo de 2020. De acuerdo a dichas modificaciones, la responsabilidad de Amey durante este período estará limitada a 0,9 millones de libras hasta septiembre de 2019, con otros 0,15 millones de libras al mes si el contrato se prorroga hasta marzo de 2020. Adicionalmente, Amey tendrá derecho a compensar los importes impagados por ABHL en virtud del acuerdo de prestación de servicios contra los pagos adeudados por Amey a ABHL en virtud del acuerdo de liquidación sujeto a determinados límites.

Asimismo, en virtud del acuerdo alcanzado, Amey ha vendido por dos libras su participación en ABHL a los otros dos accionistas de la SPV reteniendo el préstamo concedida a la misma.

Para financiar el pago de parte del contenido del acuerdo Ferrovial ha otorgado a Amey un préstamo por valor de 75 millones de libras.

El acuerdo no tiene impacto en los resultados de Ferrovial al estar considerado en el cálculo de la provisión por valor razonable registrada en diciembre de 2018 en relación a la participación de Ferrovial en Amey.

Respecto al negocio de Servicios en España:

a. **Litigio relativo a la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en relación al sector de residuos sólidos urbanos.**

Con fecha 12 de junio de 2019, la CNMC ha notificado el Pliego de Concreción de Hechos en el que concreta y califica las conductas o prácticas anticompetitivas, dividiéndose en dos bloques:

(i) participación en los acuerdos de reparto de mercado y recomendaciones en el sector de los residuos sólidos urbanos como socio de ASELIP (asociación de empresas de gestión de residuos y limpieza viaria); y

(ii) acuerdos bilaterales de reparto de clientes con un competidor en el sector de residuos industriales no peligrosos en Cataluña y en Andalucía, y con otro competidor en el mismo sector de residuos industriales en Andalucía. CESPA y CESPA GR han presentado alegaciones contra el Pliego con fecha 02/07/19.

Tal y como se informó en las cuentas anuales del ejercicio 2018, Ferrovial ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional por considerar que la incoación de este nuevo expediente vulnera el derecho fundamental de Cespa S.A. y Cespa Gestión de Residuos S.A.U. a no ser enjuiciado dos veces por los mismos hechos, ya que previamente se había iniciado un expediente por los mismos hechos que había sido desestimado por los Tribunales. El recurso está concluido y pendiente de que se fije fecha para votación y fallo. El Grupo ha decidido no registrar ninguna provisión dado que los asesores legales de la compañía estiman que los argumentos del recurso de protección de derechos fundamentales son sólidos.

b. Litigio relativo al expediente sancionador abierto por la (CNMC) en relación al sector de mantenimiento de carreteras:

Tras un periodo de investigación de información reservada, el 16 de julio de 2019, la CNMC ha incoado expediente sancionador a FERROSER INFRAESTRUCTURAS, S.A. y también a su matriz FERROVIAL, S.A. así como a otras empresas del sector (ACS, ACCIONA, FCC, OHL, SACYR, ELECNOR, entre otras), por posibles prácticas anticompetitivas consistentes en reparto de licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento. Con la incoación, la CNMC únicamente ha comunicado el inicio y da acceso a parte del expediente. En lo relativo al periodo de investigación de información reservada, el Grupo ha interpuesto y formalizado demanda de recurso contencioso-administrativo de protección de derechos fundamentales ante la Audiencia Nacional, esencialmente basada en que la Orden de inspección era muy genérica y que no se aportaron los indicios de la investigación, que ha sido admitida a trámite, habiéndose presentado oposición por el Fiscal. Asimismo, y por los mismos motivos, el 11 de enero del ejercicio 2019 se interpuso recurso de apelación para ante el TSJ de Madrid, contra el Auto del Juzgado que autorizó la inspección pidiendo su revocación.

c. Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (Emesa).

Como se indicaba en las cuentas del ejercicio 2018, Emesa (sociedad participada al 50% por Ferrovial) titular del contrato de mantenimiento de la autopista M-30 y del 20% del capital de la sociedad concesionaria, había interpuesto un recurso contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid que aprobó el dictamen de la Comisión de Investigación en relación a diversos aspectos relativos a dichos contratos.

Con fecha 3 de junio de 2019 se ha dictado Sentencia respecto a dicho recurso declarando su inadmisibilidad por falta de legitimación activa del recurrente (Emesa). No obstante, si bien es cierto que lo inadmite, en su fundamento de derecho cuarto afirma que las resoluciones de la Comisión de Investigación son meras recomendaciones sin eficacia alguna sobre Emesa, es decir, que la sociedad sólo podría resultar afectada por las resoluciones que eventualmente se dicten en un futuro y que acojan dichas recomendaciones. En opinión de los asesores legales, esta sentencia es positiva para los intereses de la sociedad.

d. Otros litigios relacionados con el negocio de Servicios:

Adicionalmente a los litigios comentados en los párrafos anteriores, a 30 de junio de 2019 no se han producido modificaciones sustanciales en relación a la situación de los litigios del negocio de Servicios descritos en las cuentas anuales del ejercicio 2018 ni se han abierto nuevos procedimientos judiciales que puedan suponer una contingencia significativa para Ferrovial.

d) Litigios en relación al negocio de Aeropuertos

Denver Great Hall, LLC, participada en un 80% por Ferrovial Aeropuertos y concesionaria del proyecto de remodelación del Great Hall de la Terminal Jeppesen del Aeropuerto de Denver, ha formulado reclamación a la concedente, el Ayuntamiento de Denver (que actúa en este contrato a través del Aeropuerto de Denver). Denver Great Hall, LLC reclama, según los procedimientos previstos en el contrato de concesión, los costes generados y la extensión de plazo necesaria para ejecutar la obra en las nuevas condiciones creadas como consecuencia de diferencias observadas entre las características del hormigón previstas contractualmente y las realmente existentes en parte de la terminal, así

como de las modificaciones solicitadas por la concedente durante la ejecución del diseño y construcción del proyecto.

La concedente está analizando la reclamación, con el fin de manifestar su conformidad o no. En caso de no alcanzarse un acuerdo sobre la reclamación, se podrá iniciar un procedimiento arbitral. La reclamación no suspende ni afecta a la ejecución del proyecto, que sigue su curso.

10.2. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

A 30 de junio de 2019, las sociedades del Grupo tenían prestados avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras por un total de 7.347 millones de euros (7.524 millones de euros en diciembre de 2018), desglosados en: i) 3.382 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras (3.511 millones de euros en diciembre de 2018), ii) 3.966 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y compañías de seguros (4.013 millones de euros en diciembre de 2018). Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo. De tal manera que, si un proyecto no fuese ejecutado, la garantía sería ejecutada por el cliente.

Dentro del total de avales, 853 millones de euros (873 millones a 31 de diciembre de 2018) garantizan inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras (ver 10.3 a continuación).

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del Grupo

Existen garantías otorgadas entre empresas del grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras. Dichas garantías en general no tienen efecto en el análisis de las cuentas consolidadas del grupo. No obstante, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades de proyecto que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante desglosar. También conviene mencionar aquellas garantías otorgadas en favor de sociedades por puesta en equivalencia, sea o no de proyecto, en la medida en que las mismas podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales en el capital de éstas si se llegasen a cumplir los eventos garantizados.

A continuación, se detalla el importe de este tipo de garantías vivas a 30 de junio de 2019 y su variación con respecto a diciembre de 2018:

b.1) Garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a sociedades proyectos integradas por Integración Global (capital contingente).

El importe de estas garantías asciende a 214 millones de euros a 30 de junio de 2019 (236 millones de euros a 31 de diciembre de 2018). Del importe anterior únicamente están avalados 14 millones de euros.

b.2) Garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a sociedades proyectos integradas por Puesta en Equivalencia (capital contingente).

Las garantías en relación con la financiación de los proyectos de infraestructura ascienden a 60 millones de euros al porcentaje de participación del Grupo Ferrovial (59 millones de euros a 31 de diciembre de 2018).

b.3) Otras garantías otorgadas a favor de las sociedades integradas por Puesta en Equivalencia.

Determinados contratos de construcción y servicios se ejecutan por sociedades integradas por puesta en equivalencia, que habitualmente se

crean con el objeto de ejecutar contratos licitados previamente por sus socios. En este caso, los socios de dichas sociedades otorgan garantías para responder de la ejecución de estos contratos. Las responsabilidades garantizadas son similares a las indicadas en el apartado 10.2.a).

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la división de Servicios, fundamentalmente en la actividad de Reino Unido, en favor de diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia que alcanzan un importe total de 378 millones de euros a 30 de junio de 2019 (439 millones de euros a 31 de diciembre de 2018). Señalar que el importe anterior corresponde al volumen de trabajos pendientes por ejecutar por el porcentaje de participación de Ferrovial.

10.3. Compromisos

a) Compromisos de inversión

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación con los fondos propios para proyectos de infraestructuras son de 977 millones de euros (1.013 millones de euros en diciembre de 2018) y de compromisos para adquisiciones de inmovilizado material y compra de empresas son de 140 millones de euros (181 millones de euros en diciembre de 2018). Señalar que parte de los compromisos en los proyectos de infraestructuras están garantizados con avales otorgados por terceros por 853 millones de euros (ver Nota 10.2.). Mencionar que, dentro de los 977 millones de euros, se incluyen 3 millones de euros que aparecen igualmente en las garantías mencionadas en la Nota 10.2) apartado b.1) correspondientes a capital contingente de Ausol.

Señalar que, aunque no figura incluido dentro de los compromisos indicados previamente, en relación al proyecto de la autopista I-77, se están garantizando los compromisos de inversión de otro socio por importe de 22,2 millones de euros. A cambio de otorgar esta garantía y, en caso de que este socio no haga frente a sus desembolsos, su participación se diluirá en la parte proporcional a los desembolsos que no haya realizado.

Por último, respecto al proceso de venta de un porcentaje de participación en la autopista 407 iniciado por uno de los accionistas de la sociedad, es importante indicar que en mayo de 2019 Ferrovial comunicó al vendedor su interés en ejercer el derecho de adquisición preferente por el 5% de participación en dicha sociedad. La ejecución del derecho está actualmente sujeta a la resolución de una disputa judicial en la que se está discutiendo si se cumplen las condiciones para que Ferrovial sea titular de dicho derecho. Si finalmente la resolución de dicho proceso fuese en favor de Ferrovial, la compañía debería de hacer frente, durante el segundo semestre del ejercicio, a un desembolso por un valor estimado de 1.600 millones de dólares canadienses.

b) Compromisos medioambientales

No se han producido variaciones con respecto a lo informado en las Cuentas Anuales del ejercicio 2018 en relación a las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental.

11. Plantilla

La evolución del número de trabajadores a cierre de 30 de junio de 2019 y 2018 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

| ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA | 30/06/2019 | | | VAR. 19/18 |
|-----------------------------------|---------------|--------------|---------------|------------|
| | HOMBRES | MUJERES | TOTAL | |
| Consejeros ejecutivos | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Alta dirección | 9 | 2 | 11 | -15% |
| Directivos | 267 | 29 | 296 | -19% |
| Titulados Sup. y de grado medio | 5.518 | 2.255 | 7.773 | 0,2% |
| Administrativos | 476 | 500 | 976 | 8% |
| Operarios y técnicos no titulados | 7.530 | 602 | 8.132 | -5% |
| Total | 13.802 | 3.388 | 17.190 | -2% |

| ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA | 30/06/2018 | | | TOTAL |
|-----------------------------------|---------------|--------------|---------------|-------|
| | HOMBRES | MUJERES | TOTAL | |
| Consejeros ejecutivos | | 2 | 0 | 2 |
| Alta dirección | | 11 | 2 | 13 |
| Directivos | | 331 | 33 | 364 |
| Titulados Sup. y de grado medio | | 5.576 | 2.179 | 7.755 |
| Administrativos | | 431 | 470 | 901 |
| Operarios y técnicos no titulados | | 8.337 | 255 | 8.592 |
| Total | 14.688 | 2.939 | 17.627 | |

| ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA | 30/06/2019 | | | VAR. 19/18 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| | HOMBRES | MUJERES | TOTAL | |
| Consejeros ejecutivos | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Alta dirección | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Directivos | 190 | 48 | 238 | -2% |
| Titulados Sup. y de grado medio | 5.897 | 2.461 | 8.358 | 37% |
| Administrativos | 2.796 | 3.909 | 6.705 | -5% |
| Operarios y técnicos no titulados | 40.658 | 19.438 | 60.096 | -5% |
| Total | 49.541 | 25.856 | 75.397 | -2% |

| ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA | 30/06/2018 | | | TOTAL |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| | HOMBRES | MUJERES | TOTAL | |
| Consejeros ejecutivos | | 0 | 0 | 0 |
| Alta dirección | | 0 | 0 | 0 |
| Directivos | | 198 | 46 | 244 |
| Titulados Sup. y de grado medio | | 4.544 | 1.537 | 6.081 |
| Administrativos | | 3.101 | 3.944 | 7.045 |
| Operarios y técnicos no titulados | | 44.412 | 19.024 | 63.436 |
| Total | 52.255 | 24.551 | 76.806 | |

La plantilla media correspondiente a los primeros seis meses por divisiones de negocio es la siguiente:

| NEGOCIO | 30/06/2019 | | | VAR. 18/17 |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| | HOMBRES | MUJERES | TOTAL | |
| Construcción | 13.786 | 2.606 | 16.392 | -1% |
| Autopistas | 396 | 206 | 602 | -3% |
| Aeropuertos | 40 | 21 | 61 | 13% |
| Resto | 237 | 175 | 412 | -2% |
| Total Act. Continuas | 14.459 | 3.008 | 17.467 | -1% |
| Total Act. Discontinuas | 50.326 | 24.873 | 75.199 | -3% |
| Total | 64.785 | 27.881 | 92.666 | -3% |

| NEGOCIO | 30/06/2018 | | TOTAL |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | HOMBRES | MUJERES | |
| Construcción | 14.044 | 2.539 | 16.584 |
| Autopistas | 409 | 209 | 618 |
| Aeropuertos | 33 | 21 | 54 |
| Resto | 238 | 182 | 420 |
| Total Act. Continuas | 14.724 | 2.951 | 17.676 |
| Total Act. Discontinuas | 52.852 | 25.017 | 77.869 |
| Total | 67.576 | 27.968 | 95.543 |

12. Comentarios sobre estacionalidad

Las actividades realizadas por Ferrovial están sujetas a cierta estacionalidad a lo largo de los diferentes meses del año, no pudiendo extrapolar las cifras relativas a un periodo anual completo en base a las cifras de un periodo semestral.

En general la actividad en casi todas las áreas de negocio es ligeramente mayor durante el segundo semestre del año que durante el primero, destacando:

- En las autopistas, el tráfico es mayor por los periodos vacacionales y por las condiciones climatológicas durante los meses de julio, agosto y septiembre, así como en el mes de diciembre, aunque en un análisis autopista por autopista el ciclo será distinto dependiendo del tipo de vía y del peso de los vehículos industriales.
- En la actividad de construcción tiene también importancia las condiciones climatológicas, que en general son mejores durante el segundo semestre.

En el caso de generación de flujo de caja es de destacar el mayor flujo de operaciones generado en el segundo semestre del ejercicio en tanto en cuanto que, en general, por el funcionamiento presupuestario de las administraciones públicas, los cobros percibidos durante el segundo semestre del ejercicio son mayores que los del primero.

13. Operaciones Vinculadas

En la tabla inferior se indican las operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo, y en condiciones de mercado, se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas en los primeros semestres de 2019 y 2018 (si tuvieron la consideración de parte vinculada durante una parte del semestre, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo), conforme a los epígrafes siguientes:

- Operaciones entre Ferrovial S.A. y accionistas significativos

En este apartado se incluyen las transacciones realizadas entre la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa.

- Operaciones entre Ferrovial S.A. y administradores y directivos

Comprende las operaciones realizadas entre la Sociedad. y sus administradores y miembros de la alta dirección, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa.

- Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y sus accionistas significativos, administradores y directivos.

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, miembros de la alta dirección, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

| (Miles de euros) | | | 30/06/2019 | | | 30/06/2018 | | | | |
|-------------------------|----------|------------|--------------|-----------------------|---------------|------------|------------|--------------|-----------------------|---------------|
| GASTOS E INGRESOS: | a) | b) | c) | Importe | Saldo Balance | a) | b) | c) | Importe | Saldo Balance |
| | | | | Resultado Transacción | 30/06/2019 | | | | Resultado Transacción | 30/06/2018 |
| Gastos financieros | | | 896 | 896 | | | | 364 | 364 | |
| Recepción de servicios | | 180 | 7.601 | 7.780 | -1.032 | | 146 | 5.107 | 5.253 | -735 |
| GASTOS | 0 | 180 | 8.497 | 8.676 | -1.032 | 0 | 146 | 5.472 | 5.617 | -735 |
| Ingresos financieros | | | 33 | 33 | | | | 40 | 40 | |
| Prestación de servicios | | | 5.090 | 5.090 | 1.909 | | | 5.646 | 5.646 | 4.445 |
| INGRESOS | 0 | 0 | 5.123 | 5.123 | 1.909 | 0 | 0 | 5.686 | 5.686 | 4.445 |

| (Miles de euros) | | | 30/06/2019 | | | 30/06/2018 | | | | |
|--|----|--------|------------|-----------------------|---------------|------------|--------|--------|-----------------------|---------------|
| OTRAS TRANSACCIONES: | a) | b) | c) | Importe | Saldo Balance | a) | b) | c) | Importe | Saldo Balance |
| | | | | Resultado Transacción | 30/06/2019 | | | | Resultado Transacción | 30/06/2018 |
| Acuerdos de financiación préstamos y aportaciones de capital (prestatario) | | | 90.855 | 90.855 | -90.855 | | | 86.570 | 86.570 | -86.570 |
| Garantías y avales recibidos | | 52.260 | 94.530 | 146.790 | -146.790 | | 38.350 | 91.140 | 129.490 | -129.490 |
| Liquidaciones derivados | | | -781 | -781 | | | | -967 | -967 | |

16. Anexos

16. Anexo I. Información por segmentos

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 30 de junio de 2019.

| (Millones de euros) | CONSTRUCCIÓN | AUTOPISTAS | AEROPUERTOS | SERVICIOS | RESTO DE SEGMENTOS | AJUSTES ACT. DIS- CONTI. | AJUSTES | TOTAL |
|---|--------------|-------------|-------------|--------------|-----------------------|--------------------------------|------------|--------------|
| Cifra de ventas | 2.308 | 287 | 9 | 3.597 | 71 | -3.597 | -72 | 2.603 |
| Otros ingresos de explotación | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | -1 | 0 | 1 |
| Total ingresos de explotación | 2.309 | 287 | 9 | 3.598 | 71 | -3.598 | -72 | 2.605 |
| Consumos | 419 | 1 | 0 | 255 | 0 | -255 | 0 | 420 |
| Otros gastos de explotación | 1.775 | 48 | 13 | 1.546 | 46 | -1.546 | -74 | 1.808 |
| Gastos de personal | 432 | 31 | 4 | 1.588 | 26 | -1.588 | 0 | 493 |
| Total gastos de explotación | 2.626 | 80 | 17 | 3.388 | 71 | -3.388 | -74 | 2.721 |
| Resultado bruto de explotación | -317 | 207 | -8 | 210 | -1 | -210 | 2 | -116 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 30 | 40 | 1 | 149 | 3 | -149 | 0 | 74 |
| Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado | -346 | 167 | -9 | 60 | -3 | -60 | 2 | -190 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 0 | -21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -21 |
| Resultado de explotación | -346 | 146 | -9 | 60 | -3 | -60 | 2 | -211 |
| Resultado financiero financiación | -4 | -120 | -1 | -10 | 0 | 10 | 0 | -126 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | 0 | -3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -3 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -5 | -123 | -2 | -10 | 0 | 10 | 0 | -129 |
| Resultado financiero financiación | 16 | 20 | 0 | -22 | -5 | 22 | -18 | 13 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | -10 | 7 | 8 | -9 | 10 | 9 | 0 | 15 |
| Resultado financiero resto de sociedades ex-proyectos | 6 | 27 | 8 | -32 | 6 | 32 | -19 | 28 |
| Resultado financiero | 2 | -96 | 6 | -41 | 6 | 41 | -18 | -101 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | -1 | 75 | 2 | 13 | 0 | -13 | 0 | 76 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | -345 | 125 | -1 | 32 | 2 | -32 | -16 | -236 |
| Impuesto sobre beneficios | 28 | 42 | 1 | -4 | -23 | 4 | 3 | 50 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | -318 | 167 | 0 | 27 | -21 | -27 | -13 | -185 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 135 | 0 | 135 |
| Resultado consolidado del ejercicio | -318 | 167 | 0 | 27 | -21 | 108 | -13 | -50 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | 71 | -23 | 0 | -3 | 0 | 3 | -3 | 44 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | -247 | 144 | 0 | 24 | -21 | 111 | -16 | -6 |

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 30 de junio de 2018.

| (Millones de euros) | CONSTRUCCIÓN | AUTOPISTAS | AEROPUERTOS | SERVICIOS | RESTO DE SEGMENTOS | AJUSTES ACT. DIS- CONTI. | AJUSTES | TOTAL |
|---|--------------|-------------|-------------|--------------|-----------------------|--------------------------------|-------------|--------------|
| Cifra de ventas | 2.437 | 208 | 7 | 3.238 | 153 | -3.238 | -104 | 2.701 |
| Otros ingresos de explotación | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | -1 | 0 | 1 |
| Total ingresos de explotación | 2.437 | 208 | 7 | 3.239 | 154 | -3.239 | -104 | 2.702 |
| Consumos | 404 | 1 | 0 | 253 | 60 | -253 | -31 | 434 |
| Otros gastos de explotación | 1.563 | 43 | 10 | 1.258 | 48 | -1.258 | -76 | 1.588 |
| Gastos de personal | 406 | 29 | 4 | 1.812 | 34 | -1.812 | 0 | 472 |
| Total gastos de explotación | 2.373 | 72 | 14 | 3.323 | 141 | -3.323 | -107 | 2.494 |
| Resultado bruto de explotación | 64 | 136 | -7 | -83 | 12 | 83 | 3 | 208 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 18 | 37 | 1 | 99 | 1 | -99 | 0 | 57 |
| Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado | 47 | 99 | -8 | -183 | 11 | 183 | 3 | 151 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 1 | -18 | 0 | -1 | 0 | 1 | 0 | -16 |
| Resultado de explotación | 48 | 81 | -8 | -184 | 11 | 184 | 3 | 135 |
| Resultado financiero financiación | -5 | -103 | -1 | -11 | 0 | 11 | 0 | -108 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | 0 | -2 | 0 | -1 | 0 | 1 | 0 | -2 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -5 | -105 | -1 | -12 | 0 | 12 | 0 | -111 |
| Resultado financiero financiación | 14 | 13 | 1 | -21 | -9 | 21 | -17 | 2 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | -12 | 12 | 6 | -4 | 6 | 4 | -1 | 11 |
| Resultado financiero resto de sociedades | 2 | 25 | 7 | -25 | -3 | 25 | -17 | 13 |
| Resultado financiero | -3 | -80 | 5 | -38 | -3 | 38 | -17 | -98 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | 0 | 68 | 57 | 10 | 0 | -10 | 0 | 125 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | 46 | 69 | 54 | -212 | 7 | 212 | -14 | 161 |
| Impuesto sobre beneficios | -12 | -1 | 1 | -6 | 0 | 6 | 3 | -9 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | 34 | 68 | 55 | -217 | 8 | 217 | -12 | 152 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -206 | 0 | -206 |
| Resultado consolidado del ejercicio | 34 | 68 | 55 | -217 | 8 | 12 | -12 | -53 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | -9 | -5 | 0 | 0 | -4 | 0 | 0 | -19 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | 25 | 63 | 55 | -218 | 4 | 12 | -12 | -72 |

16. Anexo II. Información Financiera Individual Seleccionada

a) Bases de presentación

Normativa contable aplicada

La Información Financiera Individual Seleccionada que se presenta a continuación ha sido elaborada de acuerdo con el marco normativo establecido en:

- Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y sus posteriores modificaciones
- Ley del Mercado de Valores, Real Decreto 1362/2007, Real Decreto 878/2015 y circular 3/2018 de 28 de junio, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Esta Información Financiera Individual Seleccionada no incluye, por tanto, toda la información que requerirían unos Estados Financieros Individuales Intermedios completos, preparados conforme a los principios y normas de contabilidad generalmente aceptadas. En particular, la Información Financiera Individual Seleccionada se ha elaborado con el contenido necesario para dar cumplimiento a los requisitos de información financiera establecidos en la norma cuarta de la circular 3/2018, que permite, cuando al emisor le sea exigible la preparación de información financiera consolidada del periodo intermedio, cumplimentar únicamente la información de carácter individual que sea relevante para la adecuada comprensión del informe financiero semestral.

En consecuencia, la Información Financiera Individual Seleccionada debe ser leída junto con las cuentas anuales de la Sociedad correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2018 y los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2018.

b) Información Financiera Individual Seleccionada Intermedia

b.1. Balance de Situación a 30 de Junio de 2019 y 31 de Diciembre de 2018

| ACTIVO | 30/06/2019 | 31/12/2018 |
|---|-------------------|-------------------|
| ACTIVO NO CORRIENTE | 8.232 | 8.157 |
| Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas a largo plazo | 7.988 | 7.971 |
| Instrumentos de patrimonio | 7.970 | 7.953 |
| Créditos a empresas del grupo | 17 | 19 |
| Otros activos no corrientes | 1 | 1 |
| Derivados financieros a largo plazo | 54 | 4 |
| Activos por Impuestos Diferidos | 189 | 181 |
| ACTIVO CORRIENTE | 796 | 1.090 |
| Activos financieros mantenidos para la venta | 268 | 268 |
| Deudores | 123 | 112 |
| Deudores empresas del Grupo y Asociadas | 42 | 41 |
| Otros deudores | 49 | 44 |
| Activos por impuesto corriente | 33 | 27 |
| Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas a corto plazo | 291 | 657 |
| Derivados financieros a corto plazo | 20 | 14 |
| Periodificaciones a corto plazo | 2 | 2 |
| Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes | 92 | 37 |
| TOTAL ACTIVO | 9.028 | 9.247 |
| PASIVO | 30/06/2019 | 31/12/2018 |
| PATRIMONIO NETO (nota b.5.1) | 4.005 | 4.200 |
| Fondos Propios | 4.005 | 4.199 |
| Capital | 149 | 148 |
| Prima de emisión y de fusión | 1.207 | 1.274 |
| Reservas | 2.864 | 2.896 |
| Reserva legal | 29 | 29 |
| Reservas sujetas pero exentas art. 21 y 22 del TRLIS | 2.477 | 2.580 |
| Otras Reservas | 357 | 286 |
| Acciones y participaciones en patrimonio propias | -194 | -128 |
| Resultado del ejercicio | -21 | 10 |
| Ajustes por cambios de valor | -1 | 1 |
| PASIVO NO CORRIENTE | 3.479 | 3.799 |
| Provisiones a largo plazo | 152 | 148 |
| Deudas a largo plazo | 300 | 261 |
| Deudas con entidades de crédito | 245 | 244 |
| Derivados financieros a largo plazo | 55 | 17 |
| Deudas con Empresas del Grupo y Asociadas a largo plazo | 2.985 | 3.356 |
| Pasivos por Impuestos Diferidos | 42 | 35 |
| PASIVO CORRIENTE | 1.544 | 1.248 |
| Deudas a corto plazo | 966 | 708 |
| Obligaciones y bonos | 951 | 699 |
| Derivados financieros a corto plazo | 11 | 5 |
| Otros pasivos financieros | 4 | 4 |
| Deudas con Empresas del grupo y asociadas corto plazo | 553 | 508 |
| Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar | 25 | 32,314 |
| Proveedores | 6 | 7 |
| Otros acreedores | 19 | 25 |
| TOTAL PASIVO | 9.028 | 9.247 |

b.2. Cuentas de Pérdidas y Ganancias para los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2019 y 30 de Junio de 2018

| | 30/06/2019 | 30/06/2018 |
|---|------------|------------|
| Importe neto de la cifra de negocios (Nota b.5.2) | 27 | 26 |
| Dividendos | 1 | 3 |
| Prestaciones de servicios | 21 | 17 |
| Otros rendimientos recibidos de filiales | 5 | 6 |
| Gastos de personal (Nota b.5.3) | -14 | -19 |
| Otros gastos de explotación | -13 | -5 |
| RESULTADO DE EXPLOTACION | 0 | 2 |
| Ingresos Financieros | 6 | 4 |
| Gastos Financieros | -38 | -37 |
| Variación Valor Razonable instrumentos financieros | 18 | -4 |
| Diferencias de cambio | -8 | -2 |
| Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros | 0 | 0 |
| RESULTADO FINANCIERO | -22 | -38 |
| RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS | -22 | -36 |
| Impuesto sobre sociedades | 2 | 10 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | -21 | -26 |

b.3. Estado de cambios en el Patrimonio Neto correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2019 y 30 de Junio de 2018

b.3.i) Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2019 y 30 de Junio de 2018

| (Millones de euros) | 2019 | 2018 |
|---|------------|------------|
| Total resultado pérdidas y ganancias del ejercicio | -21 | -26 |
| Ingresos y gastos imputados contra patrimonio neto | -2 | 0 |
| Por cobertura de flujos de efectivo | -2 | 0 |
| Efecto impositivo | 1 | 0 |
| Transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias | 0 | 0 |
| Por cobertura de flujos de efectivo | 0 | 0 |
| Efecto impositivo | 0 | 0 |
| Total Ingresos y gastos reconocidos | -22 | -26 |

b.3.ii) Estado total de cambios en el Patrimonio Neto correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2019 y 30 de Junio de 2018

| (Millones de euros) | Capital Social | Prima Emisión / Fusión | Reservas | Acciones propias | Rdos ej. Ant. | Otras aportac. de socios | Rdo del ejercicio | Aj. por cambios de valor | TOTAL |
|---|----------------|------------------------|--------------|------------------|---------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|--------------|
| Saldos 01/01/2019 | 148 | 1.274 | 2.896 | -128 | 0 | 0 | 10 | 1 | 4.200 |
| Total ingresos y gastos reconocidos | | | | | | | -21 | -2 | -22 |
| Distribución de Resultado | | | 10 | | | | -10 | | 0 |
| Retribución al accionista | 1 | -66 | -37 | -66 | 0 | 0 | 0 | 0 | -168 |
| Acuerdo dividendo flexible | 1 | | -103 | | | | | | -102 |
| Operaciones acciones propias | | -66 | 66 | -66 | | | | | -66 |
| Sistemas retributivos vinculados a la acción | | | -5 | | | | | | -5 |
| Saldos 30/06/2019 | 149 | 1.207 | 2.864 | -194 | 0 | 0 | -21 | -1 | 4.005 |

| (Millones de euros) | Capital Social | Prima Emisión / Fusión | Reservas | Acciones propias | Rdos ej. Ant. | Otras aportac. de socios | Rdo del ejercicio | Aj. por cambios de valor | TOTAL |
|---|----------------|------------------------|--------------|------------------|---------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|--------------|
| Saldos 31/12/2017 | 146 | 1.551 | 2.693 | -42 | 0 | 0 | 98 | 1 | 4.448 |
| Impacto fusión (Nota b.5.1) | 0 | 0 | 404 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 404 |
| Incorporación FFPP FISLU | 625 | 5.396 | 822 | 0 | -61 | 17 | 7 | 0 | 6.805 |
| Eliminación Inversión FFPP FISLU | -625 | -5.396 | -354 | 0 | 61 | -17 | -7 | 0 | -6.337 |
| Puesta a valor consolidado participaciones | 0 | 0 | -64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -64 |
| Saldos 01/01/2018 | 146 | 1.551 | 3.097 | -42 | 0 | 0 | 98 | 1 | 4.852 |
| Total ingresos y gastos reconocidos | | | | | | | -26 | 0 | -26 |
| Distribución de Resultado | | | 98 | | | | -98 | | 0 |
| Retribución al accionista | 1 | -97 | -10 | -97 | 0 | 0 | 0 | 0 | -203 |
| Acuerdo dividendo flexible | 1 | | -107 | | | | | | -106 |
| Operaciones acciones propias | | -97 | 97 | -97 | | | | | -97 |
| Sistemas retributivos vinculados a la acción | | | 2 | | | | | | 2 |
| Saldo 30/06/2018 fusionado | 148 | 1.454 | 3.186 | -139 | 0 | 0 | -26 | 1 | 4.624 |

b.4. Estado de flujos de efectivo correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2019 y 30 de Junio de 2018

| (Millones de euros) | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|
| FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN | -53 | -48 |
| Resultado antes de impuestos | -22 | -36 |
| Ajustes del resultado: | 17 | 32 |
| Amortización del inmovilizado/provisiones | 0 | 0 |
| Otros ajustes del resultado (netos) | 17 | 32 |
| Cambios en el capital corriente | -14 | -4 |
| Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación: | -34 | -40 |
| Pagos de intereses | -33 | -40 |
| Cobros de intereses | 5 | 1 |
| Cobros/(pagos) por impuesto sobre beneficios y consolidación fiscal | -7 | 0 |
| FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN | -18 | -116 |
| Pagos por inversiones: | -18 | -125 |
| Empresas del grupo, asociadas y unidades de negocio (Nota 6) | -18 | -125 |
| Otros activos financieros | 0 | 0 |
| Cobros por desinversiones: | 0 | 9 |
| Empresas del grupo, asociadas y unidades de negocio (Nota 6) | 0 | 0 |
| Otros activos financieros | 0 | 9 |
| FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN | 126 | 161 |
| Cobros y (pagos) por instrumentos de pasivo financiero: | 300 | 364 |
| Variación cuentas de financiación empresas del Grupo | 45 | -230 |
| Emisión, devolución y amortización | 255 | 594 |
| Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio | -168 | -197 |
| Dividendo flexible | -102 | -100 |
| Compra de autocartera | -66 | -97 |
| Cobros y (pagos) por instrumentos de patrimonio: | -6 | -6 |
| Efecto de las variaciones de los tipos de cambio | 0 | 0 |
| Aumento / (disminución) neto de efectivo y equivalentes | 55 | -3 |
| Efectivo y equivalentes al inicio del periodo | 37 | 25 |
| Efectivo y equivalentes al final del periodo | 92 | 22 |

b.5. Notas explicativas a la Información Financiera Individual Seleccionada Intermedia

b.5.i) Patrimonio Neto e información comparable

Con fecha 19 de marzo de 2019 quedó inscrita la fusión entre Ferrovial S.A. y Ferrovial Internacional S.L.U. (en adelante FISLU), en los términos descritos en la Nota 2.5 de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2018 de la Sociedad. De acuerdo con lo previsto en el apartado 2.2.2. de la Norma de Registro y Valoración 21ª del Plan General de Contabilidad, dicha fusión ha tenido efectos contables desde 1 de enero de 2018.

Así, los saldos a 31 de diciembre de 2018 se han reexpresado para recoger los efectos contables de la mencionada fusión, según los detalles de la mencionada Nota 2.5 de las cuentas anuales individuales de la Sociedad. En el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto se muestran detalladamente los impactos de la fusión en los fondos propios de la Sociedad.

b.5.ii) Importe neto de la cifra de negocios

De acuerdo con el criterio descrito en la consulta 5 del Boletín Oficial del ICAC número 79, se incluye como importe neto de la cifra de negocios tanto las prestaciones de servicios como los dividendos recibidos y los intereses devengados procedentes de financiación concedida a las participadas de la Sociedad.

El detalle de la cifra de negocios por área geográfica es el siguiente:

| (Millones de euros) | 30/06/2019 | 30/06/2018 |
|---------------------|------------|------------|
| Mercado interior | 26 | 26 |
| Zona no Euro | 1 | 0 |
| TOTAL | 27 | 26 |

b.5.iii) Personal

La plantilla media de la sociedad en los periodos terminados el 30 de junio de 2019 y 30 de junio de 2018 es la siguiente:

| | 30/06/2019 | 30/06/2018 |
|--------------|------------|------------|
| Hombres | 53 | 56 |
| Mujeres | 29 | 27 |
| TOTAL | 82 | 83 |

APROBACIÓN DEL CONSEJO

Las páginas que anteceden comprenden las cuentas intermedias resumidas consolidadas de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al primer semestre del ejercicio 2019, que han sido aprobadas por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 30 de julio de 2019, de conformidad con lo establecido en el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, y demás normas aplicables (entre ellas la Circular 3/2018 de la CNMV sobre información periódica de los emisores de valores, norma cuarta. 2.); y que los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Óscar Fanjul Martín
Consejero

D. Philip Bowman
Consejero

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario no Consejero del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D^a. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Consejero no Ejecutivo D. Óscar Fanjul Martín. Asimismo, no me consta la disconformidad de la Sra. Sørensen con la aprobación de las cuentas intermedias resumidas consolidadas de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al primer semestre del ejercicio 2019.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario no Consejero del Consejo de Administración

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD SOBRE EL CONTENIDO DE LAS CUENTAS ANUALES RESUMIDAS CONSOLIDADAS Y EL INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO CONSOLIDADO CORRESPONDIENTES AL PRIMER SEMESTRE DE 2019

Los miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales resumidas consolidadas correspondientes al primer semestre de 2019 cerrado a 30 de junio, y aprobadas en su reunión de 30 de julio de 2019, han sido elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Ferrovial, S.A., y de las empresas comprendidas en la consolidación tomados en su conjunto, y que el informe de gestión intermedio consolidado incluye un análisis fiel de la información exigida.

Y para que así conste a los efectos oportunos, se expide la presente declaración conforme a lo dispuesto en el artículo 11.1.b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre.

En Madrid, a 30 de julio de 2019.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Óscar Fanjul Martín
Consejero

D. Philip Bowman
Consejero

Dª. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario no Consejero del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D^a. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Consejero no Ejecutivo D. Óscar Fanjul Martín. Asimismo, no me consta la disconformidad de la Sra. Sørensen con la declaración de responsabilidad de las cuentas anuales resumidas consolidadas y el informe de gestión intermedio consolidado de Ferrovial, S.A., correspondientes al primer semestre del ejercicio 2019.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario no Consejero del Consejo de Administración

FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes

Estados Financieros Consolidados
Resumidos Intermedios e Informe de
Gestión intermedio correspondientes al
período de seis meses terminado el 30 de
junio de 2019, junto con el Informe de
Revisión Limitada

INFORME DE REVISIÓN LIMITADA DE ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS

A los Accionistas de
Ferrovial, S.A., por encargo del Consejo de Administración:

Informe sobre los estados financieros consolidados resumidos intermedios

Introducción

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros consolidados resumidos intermedios adjuntos (en adelante los estados financieros intermedios) de Ferrovial, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio de 2019, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de la información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

Alcance de la revisión

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410 "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la Nota 2 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros completos consolidados preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2018. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este periodo y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2019. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición de los Administradores de Ferrovial, S.A. en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del Texto refundido de la Ley del Mercado de Valores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre y desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre.

DELOITTE, S.L.



Miguel Laserna Niño
30 de julio de 2019