

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Informe de Gestión Intermedio

Resultados enero – junio 2020



30 de julio de 2020

AVISO LEGAL

El presente informe no constituye unas Cuentas Intermedias en el sentido de la NIC 34. La información financiera del primer trimestre (T1) que se incluye en el presente informe refleja el impacto del brote de COVID-19, principalmente en la segunda mitad de marzo. No obstante, en este momento, habida cuenta de la incertidumbre respecto al ritmo y magnitud de recuperación de la actividad, no es posible predecir cómo influirá la crisis sanitaria en los estados financieros de 2020 del Grupo Ferrovial, sobre todo en relación con los test de deterioro de activos, el valor razonable de las actividades discontinuadas o las provisiones por contratos onerosos. Ferrovial seguirá vigilando de cerca las condiciones comerciales y las futuras pruebas sobre los impactos económicos de carácter más general.

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

El presente informe podría incluir información financiera que puede no haberse sometido a auditoría, revisión ni verificación por una empresa independiente. La información incluida en el presente debería considerarse, por lo tanto, de manera conjunta y en combinación con el resto de la información públicamente disponible sobre la sociedad en su conjunto.

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



DEPARTAMENTO DE RELACIÓN CON INVERSORES

email: ir@ferrovial.es

T: +34 91 586 27 30

www.ferrovial.com

Ferrovial – Resultados enero – junio 2020

IMPACTO COVID-19

Los resultados del 1S 2020 se han visto afectados por la pandemia del COVID-19. Una pandemia global que ha tenido un impacto sin precedentes y ha provocado que los gobiernos de todo el mundo hayan tenido que tomar medidas para reducir el contacto social. Como consecuencia, el crecimiento económico se ha paralizado y las perspectivas de recuperación son inciertas.

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

Ferrovial está centrado en proteger su liquidez y su posición financiera para enfrentar la situación económica actual. En junio de 2020, la liquidez a nivel de ex-proyectos de infraestructuras alcanzaba un record de 7.508 millones de euros, incluidas las líneas de liquidez disponibles por valor de 695 millones de euros. La posición neta de caja ex-infraestructuras se sitúa en 1.668 millones de euros al cierre de junio de 2020 (incluyendo actividades discontinuadas). En 1S 2020, Ferrovial adoptó varias medidas para reforzar la posición financiera:

- El 14 de mayo de 2020, Ferrovial llevó a cabo la emisión de 650 millones de euros de bonos corporativos a 6 años, con un cupón del 1,382%. El 24 de junio de 2020, se suscribieron 129,9 millones de euros adicionales del bono.
- Se retiraron aproximadamente 645 millones de euros de líneas de crédito renovables sindicadas, así como 510 millones de euros en nuevas líneas de crédito.
- Pandemic Emergency Purchase Programme (PEPP) del BCE: 575 millones de euros se emitieron a través del programa de emisión ECP, con un tipo medio del -0,10% y vencimientos de entre 6 y 12 meses.

Ferrovial está firmemente comprometido a apoyar a la Comunidad en para frenar la pandemia actual. Ferrovial ha creado el fondo “Ferrovial juntos COVID-19” para financieramente contribuir a hacer frente al impacto de la crisis sanitaria, facilitando material sanitario y equipamiento médico, investigando soluciones farmacológicas o vacunas y respaldando a los grupos vulnerables y aquellos en riesgo de exclusión a consecuencia del COVID-19.

A nivel operativo, la pandemia del COVID-19 empezó a afectar a las actividades de Ferrovial en la última parte de marzo y continuó con mayor incidencia en el 2T 2020.

- **En Autopistas**, los niveles de tráfico alcanzaron su punto más bajo a principios de abril, y se han incrementado desde entonces a medida que las restricciones disminuyen y la reapertura de la economía avanza. El tráfico de las Managed Lanes en Texas se recuperó gradualmente hasta mediados de junio, cuando un nuevo repunte de casos de coronavirus en Texas retrasó los planes posteriores para la reapertura y aumentó el número de conductores que decidió quedarse en casa.
 - **407 ETR:** -44,9% en 1S 2020.
 - **Managed Lanes Texas:** NTE -29,0%, LBJ -32,1% y NTE35W -17,5% en 1S 2020.

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

- **En Aeropuertos**, el tráfico estuvo muy impactado por el COVID-19 en 1S 2020:
 - **Heathrow:** El tráfico de pasajeros descendió un -60,2% en 1S 2020, tras la reducción de vuelos a una serie de países debido a los brotes de COVID-19 y el cierre de fronteras. Heathrow cuenta con una tesorería y líneas de crédito comprometidas por valor de 2.700 millones de libras, suponiendo una liquidez suficiente para atender todas las necesidades futuras por lo menos hasta junio de 2021, incluso en un escenario en el que no se obtengan ingresos. El 8 de julio, los bonistas de Heathrow Finance aprobaron una dispensa (waiver) del ICR para el 31 de diciembre, y una enmienda sobre los

covenants del RAR de 95% y 93.5% para 2020 y 2021, respectivamente.

- **AGS** también ha experimentado una caída significativa en los niveles de tráfico (-65,7% en 1S 2020) debido al COVID-19 y la quiebra de Flybe. El 15 de junio, AGS acordó una dispensa (waiver) sobre el cumplimiento de los covenants financieros (ratio de apalancamiento y DSCR) para junio y diciembre 2020. El saldo total de tesorería ascendía a 43 millones de libras a 30 de junio de 2020.
- **Construcción:** el impacto del COVID-19 se ha repartido por las diferentes regiones, con Estados Unidos y Polonia manteniendo el nivel de producción, mientras que España y Sudamérica fueron las más afectadas por los paros temporales, los retrasos, costes de aceleración y material sanitario y de seguridad adicional. El impacto del COVID-19 en el RE fue de -44 millones de euros a junio de 2020.
- **Servicios:** el impacto del COVID-19 se notó especialmente durante los meses de confinamiento. La actividad comercial más afectada fue la de servicios de mantenimiento y las relacionados con el transporte y las infraestructuras en España debido a las restricciones de la movilidad. La repercusión del COVID-19 en el resultado bruto de explotación supuso una pérdida de -72 millones de euros a junio de 2020.

MEDIDAS DE ATENUACIÓN

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

- **Ferrovial** continúa con su programa de reducción de costes, tal y como anunció en la presentación estratégica de “Horizon 24”. El nuevo modelo operativo facilitará una reducción de costes por valor de 50 millones de euros al año a partir de 2021 y una reducción de costes de 25 millones de euros en 2020. En el marco de este plan se contabilizaron 39 millones de euros de provisiones en 1T 2020.
- **Autopistas:** todas las autopistas han realizado una revisión de sus planes de opex y capex. En términos de opex, se han ajustado los costes de mantenimiento y cobro y se han reducido los programas de publicidad y marketing, al mismo tiempo que se mantienen los niveles de calidad y seguridad. Todos los planes de capex no esenciales se han retrasado.
- **Aeropuertos:** Heathrow y AGS han tomado medidas con el propósito de mitigar el impacto tanto en la cuenta de resultados como en los niveles de liquidez. En términos de opex, estas medidas incluyen rediseñar la estructura de la organización, reducir la remuneración de empleados, renegociar contratos con proveedores, utilizar el esquema de bajas temporales del gobierno y eliminar todos los costes no esenciales, junto con la reducción del capex. En 2020, Heathrow espera reducir el opex en al menos 300 millones de libras y el capex en más de 650 millones de libras. En este sentido, Heathrow ha registrado una provisión por 37 millones de libras en relación con su reestructuración organizativa para simplificar operaciones y reducir costes, junto con un impacto por la cancelación o retraso de ciertos proyectos de inversión de 85 millones de libras. AGS ha tomado medidas para reducir opex en 27 millones de libras y capex en 23 millones de libras en 2020, además han registrado una provisión de reestructuración de 2 millones de libras.
- **Construcción:** Las medidas para reducir el impacto incluyen una reducción de costes, así como la presentación de reclamaciones de compensación por el impacto que pueda generar en el retraso y/o en el coste de ejecución de los proyectos en el caso de aquellos contratos cubiertos por cláusulas de fuerza mayor o similares.
- **Servicios:** La sociedad recurrirá a las medidas de flexibilización proporcionadas por los diversos gobiernos, incluyendo despidos temporales, aplazamientos en el pago de impuestos y aprovechar el anticipo de cobros de clientes públicos.

En relación con lo anterior y para consultar más información sobre los impactos del COVID-19, véase la nota 2 (Impacto del COVID-19) de los Estados Financieros Consolidados Intermedios de junio de 2020.

1S 2020 RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- Las **ventas** se situaron en 2.914 millones de euros (+12,2% comparable) apoyadas en un aumento de las ventas de Construcción (+15,2% comparable), compensado en parte por un descenso de la aportación de Autopistas (-13,4% comparable).
- RBE:** 128 millones de euros (-118 millones de euros en 1S 2019, impactado por la provisión de -345 millones de euros dotada en Construcción en 1T 2019). El RBE está impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la sociedad en el marco de las iniciativas recogidas en nuestro plan "Horizon 24".

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

El total de dividendos de los proyectos recibidos por Ferrovial alcanzaron 133 millones de euros en 1S 2020 (frente a 244 millones de euros de 1S 2019), repartidos principalmente en 1T 2020.

- 407 ETR: reparto de 312,5 millones de dólares canadienses en 1T 2019** (89 millones de euros correspondientes a la participación de FER) y no hubo pago de dividendos en 2T 2020. El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.
- Heathrow repartió de 100 millones de libras en 1T 2020.** Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 29 millones de euros. En 2T 2020, Heathrow no distribuyó dividendos. No se esperan dividendos de Heathrow durante el periodo de la dispensa (2020-2021) o hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%.
- Resto Autopistas: 8 millones de euros** (5 millones de euros en 1S 2019).
- Servicios: 6 millones de euros** de dividendos de proyectos (23 millones de euros en 1S 2019).

VENTA DE BROADSPECTRUM

Tras el acuerdo alcanzado entre Ferrovial y Ventia Services Group para la venta de Broadpectrum en diciembre de 2019, el 30 de junio, Ferrovial concluyó la venta de Broadpectrum a Ventia Services Group, tras la aprobación de la operación por los reguladores y las autoridades de la competencia. El precio de la operación (acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 465 millones de dólares australianos (aproximadamente 288 millones de euros, incluyendo costes de transacción). Esta cifra no incluye la participación de Ferrovial del 50% en TW Power Services, que fue adquirida por otro socio de esta sociedad, Worley, en lugar de Ventia, por 20 millones de dólares australianos (aproximadamente 12 millones de euros) en julio y, por lo tanto, no se incluye en la información financiera del 1S 2020.

VENTA DE PARTICIPACIÓN EN BUDIMEX

En junio de 2020, Ferrovial vendió una participación en Budimex (5%), sin impacto en la cuenta de resultados, puesto que mantiene una participación mayoritaria (50,01%). El impacto en el flujo de caja fue de +58 millones de euros en 1S 2020.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: la evolución del tráfico ha sido negativa de forma generalizada a causa de la pandemia del COVID-19. El impacto ha sido más notorio en los vehículos ligeros. En este contexto, las ventas descendieron un -13,4% (comparable) y el RBE un -18,1% (comparable) situándose en 152 millones de euros. El tráfico de la 407 ETR aumentó hasta febrero un +1,1% pero desde mediados de marzo, el confinamiento y las medidas adoptadas por la Provincia de Ontario para frenar la propagación del COVID-19, tuvieron enorme repercusión en el tráfico, que descendió un -44,9% en 1S 2020. Las Managed Lanes (MLs) mostraron un crecimiento de tráfico interanual en enero y febrero, pero

el COVID-19 afectó de manera significativa a su evolución a partir de marzo. En las ML, el tráfico de pesados mostró una mayor resiliencia, NTE35W registró crecimiento del tráfico pesado y NTE & LBJ tuvo descensos inferiores al -13% en 1S 2020. Todas las autopistas sufrieron la mayor caída de tráfico en abril, pero se han recuperado desde entonces a diferente ritmo.

Aeropuertos: El número de pasajeros de Heathrow descendió un -60,2% en 1S 2020; las ventas cayeron un -51,3% y el RBE ajustado un -75,5% en Heathrow SP. En AGS, el tráfico disminuyó un -65,7% con las ventas cayendo un -58,9% y el RBE un -114,2%.

Construcción: ventas (+15,2% comparable), con el 88% de la contribución internacional. El RE se situó en -6 millones de euros frente a -346 millones de euros de 1S 2019 cuando se vio afectado por la provisión registrada en 1T 2019 correspondiente a tres contratos en los EE. UU. El margen de RE fue de un -0,2% en 1S 2020, debido a los sobrecostes relacionados con el COVID-19 (impacto estimado en -44 millones de euros) mientras se mantenía el nivel de producción. La cartera se situó en 11.371 millones de euros (+1,7% comparable), sin incluir contratos preadjudicados por un importe aproximado de 900 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): El resultado neto de actividades discontinuadas se situó en -59 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21. Adicionalmente, y derivado del ejercicio de estimación del valor razonable realizado en el cierre de estos resultados financieros, se ha registrado un deterioro en Amey por -44 millones de euros, mientras que el negocio de Servicios España, por su parte, ha registrado un resultado positivo de 49 millones de euros (sin amortización de acuerdo a la NIIF 5). Ferrovial continuará monitorizando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de actividades discontinuadas, a medida que se obtenga una mayor evidencia sobre el impacto de la pandemia en estas actividades.

POSICIÓN FINANCIERA

1.668 millones de euros de caja ex-infra (incluyendo actividades discontinuadas). La deuda neta infra se situó en 4.531 millones de euros (4.588 millones de euros en diciembre 2019). La deuda neta consolidada alcanzó 2.863 millones de euros (2.957 millones de euros en diciembre 2019).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19
VENTAS	2.914	2.603
Provisión de Construcción*		-345
RBE	128	-118
Amortización de inmovilizado	-96	-74
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-21
RE**	32	-213
RESULTADO FINANCIERO	-120	-101
Puesta en equivalencia	-226	76
BAI	-315	-238
Impuesto sobre beneficios	2	51
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-313	-187
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-59	137
RDO CONSOLIDADO	-373	-50
Rdo. atribuido a socios externos	-7	44
RESULTADO DEL EJERCICIO	-379	-6

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

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	152	207	-26,4%	-18,1%
Aeropuertos	-8	-8	-8,4%	16,9%
Construcción	41	-317	112,9%	112,9%
Otros	-57	-1	n.a.	n.a.
Total RBE	128	-118	n.a.	n.a.

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19	COMPARABLE
Autopistas	224	321	-30,3%
Aeropuertos	53	273	-80,7%
Construcción Ex Provision	41	29	40,5%
Otros	-23	-14	-61,9%
Total RBE	294	608	-51,7%

Cifras comparables

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	JUN-20	DIC-19
PNT ex-proyectos infraestructura	1.668	1.631
PNT proyectos infraestructura	-4.531	-4.588
Autopistas	-4.200	-4.220
Resto	-331	-368
Posición neta de tesorería total	-2.863	-2.957

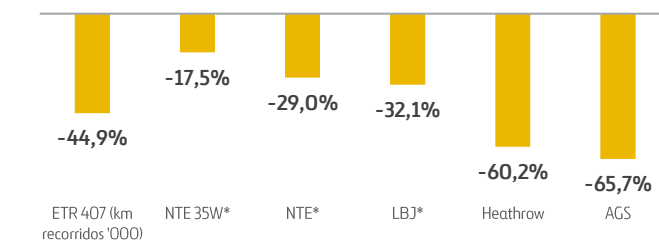
NCP: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

Autopistas

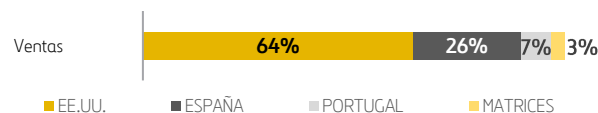
€mn; Comparable % (RBE)



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO



*Transacciones



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

COVID-19

La pandemia junto con la contracción económica resultante, se esperan que continúen teniendo un impacto en la demanda de viajes por carretera en GTA (Great Toronto Area), aunque en 407 ETR se han observado ligeras mejoras pero constantes volumen de tráfico, a medida que Ontario ha reducido las restricciones y las empresas vuelven a abrir.

A pesar de los menores ingresos, 407 ETR continúa manteniendo suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras durante 2020 y 2021 incluso ante escenarios de estrés. El *Management* continúa analizando el alcance del impacto financiero de COVID-19, que podría ser significativo dependiendo del alcance y la duración de la pandemia. Si bien la duración y el alcance de la pandemia siguen siendo desconocidos, el *Management* no cree que tendrá un impacto a largo plazo en la condición financiera de 407 ETR. Además, 407 ETR también está revisando posibles reducciones a opex y capex.

TRÁFICO

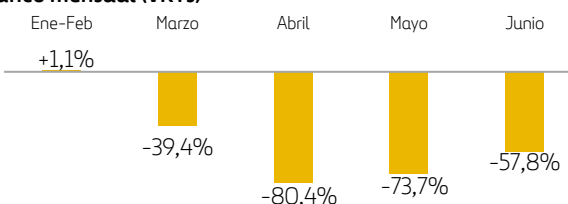
	JUN-20	JUN-19	VAR.
Longitud media (km)	20,48	21,34	-4,0%
Trafico/trayecto (mn)	34,25	59,71	-42,6%
VKTs (mn)	701,53	1.273,84	-44,9%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	12,02	11,64	3,3%

VKT (Vehicle kilometres travelled)

En 1S 2020, los km recorridos (VKTs) cayeron un -44,9% principalmente a causa de la reducción del tráfico por las medidas adoptadas por Ontario para combatir la propagación del COVID-19, lo que provocó el cierre de colegios y empresas no esenciales, el aumento del trabajo desde casa y la necesidad de que la población permaneciese en casa. El 24 de junio, la zona de GTA comenzó gradualmente el cambio a fase 2, aunque el Estado de Alarma se ha extendido hasta el 29 de julio. El 24 de julio, las regiones del GTA, excluyendo Toronto y Peel, pasaron a fase 3.

Conforme Ontario ha continuado con el proceso de reapertura de empresas y la reducción de las restricciones, 407 ETR ha ido mejorando gradualmente los niveles de tráfico durante la última parte del 2T 2020. El incremento de estos niveles de tráfico son resultado de la reapertura gradual de las empresas, actividades en exteriores y espacios públicos en Ontario.

Tráfico mensual (VKTs)



P&L

(Millones de dólares canadienses)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Ventas	417	700	-40,3%
RBE	332	610	-45,6%
margen RBE	79,6%	87,2%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ingresos

- Ingresos de peajes** (92% del total): -41,4% hasta 384 millones de dólares canadienses, a causa principalmente del descenso del tráfico provocado por el impacto del COVID-19, que se vio contrarrestado por el incremento de las tarifas desde el 1 de febrero de 2020. El ingreso medio por viaje aumentó +3,3% respecto a 1S 2019.
- Ingresos de Cuota** (8% del total) 34 millones de dólares canadienses (-25,3%), debido a la suspensión temporal de los cargos por cuotas abonadas fuera de plazo y las cuotas de cumplimiento de los nuevos avisos de denegación de matrículas destinados a paliar la repercusión económica de la pandemia en los clientes, junto con un descenso de los gastos de comisión de cuentas debido a un descenso de los volúmenes de viajes y la suspensión de pagos de alquiler de transpondedores en mayo.

OPEX -4,7% debido a un descenso de costes de operaciones de clientes derivado de comisiones bancarias y costes de facturación y una menor provisión para cuentas dudosas, unido a un descenso de los costes de las operaciones de la carretera por la reclasificación de determinados costes de mantenimiento durante el invierno como gastos de amortización. Estos descensos se compensaron con mayores gastos generales y administrativos por el aumento de los donativos a organizaciones benéficas en relación con el COVID-19 por parte de 407 ETR y mayores

costes operativos debido al aumento de costes de seguridad y consultoría para la planificación de recursos de la empresa (ERP).

RBE -45,6%, a causa del descenso del tráfico y los ingresos debido a la pandemia del COVID-19, parcialmente compensado por el descenso del opex. El margen RBE fue del 79,6% frente al 87,2% de 1S 2019.

En 2T 2020 no se repartieron dividendos. El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.

En 1T 2020, 407 ETR repartió dividendos por importe de 312,5 millones de dólares canadienses, +25% frente al 1T 2019. En 1S 2020, los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 89 millones de euros.

Deuda neta a cierre de junio: 8.156 millones de dólares canadienses (coste medio 3,79%). Un 54% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos son 16 millones de dólares canadienses este año, 17 millones de dólares canadienses en 2021 y 318 millones de dólares canadienses en 2022.

El 4 de marzo, 407 ETR emitió 700 millones de dólares canadienses de Senior Notes al 2,84%, Series 20-A1, con vencimiento marzo de 2050.

El 14 de mayo, 407 ETR emitió 750 millones de dólares canadienses en Medium-Term Notes:

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

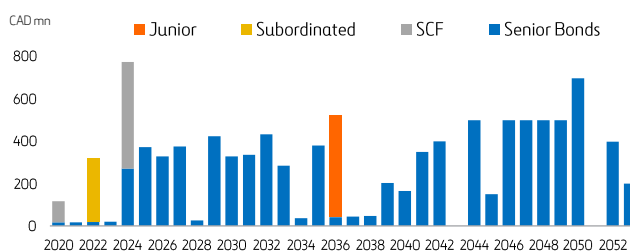
Además, 407 ETR anunció el pago anticipado de:

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

Calificación crediticia

- **S&P:** “A” (Deuda Senior), “A-” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado el 15 de mayo 2020.
- **DBRS:** “A” (Deuda Senior), “A low” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado el 12 de diciembre de 2019. El 22 de mayo de 2020, DBRS asignó calificaciones “A” a las nuevas emisiones de 407 ETR.

Vencimientos de los bonos



Tarifas

El 31 de diciembre de 2019, 407 ETR anunció un incremento de las tarifas, junto con la introducción de las tarifas estacionales, que comenzaron a aplicarse el 1 de febrero de 2020. Dado el impacto de la pandemia del COVID-19, 407 ETR seguirá aplicando las tarifas actuales, vigentes desde el 1 de febrero de 2020, y pospondrá las tarifas estacionales anunciadas en diciembre de 2019.

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

MANAGED LANES TEXAS (EE.UU.)

Las Managed Lanes (MLs) mostraron un crecimiento de tráfico interanual sostenido en enero y febrero, pero el COVID-19 afectó sustancialmente a su evolución desde marzo, porque los conductores optaron por quedarse en casa. El tráfico alcanzó su punto de descenso máximo a principios de abril, tras las órdenes de quedarse en casa y el cierre de los colegios. A partir del 1 de mayo, Texas comenzó a levantar las restricciones por fases, lo que permitió la reapertura de negocios con capacidad limitada y aplicando determinados procedimientos de seguridad. El condado de Dallas prorrogó la orden de quedarse en casa hasta el 15 de mayo, pese a la orden de ámbito estatal. El tráfico de las MLs en Texas se recuperó gradualmente hasta mediados de junio, cuando un nuevo repunte de casos de coronavirus en Texas retrasó los planes posteriores para la reapertura y aumentó el número de conductores que decidió quedarse en casa. En las ML, el tráfico de pesados mostró una mayor resiliencia, NTE35W registró crecimiento del tráfico pesado y NTE & LBJ tuvo descensos inferiores al -13%.

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

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 1S 2020, el tráfico se redujo un 29,0% el crecimiento en enero y febrero (+6,5% acumulado) se contrarrestó después con la caída del tráfico por el COVID-19. Los conductores eligieron quedarse en casa después del brote de COVID-19, provocando que la demanda de la NTE disminuyese sustancialmente, y sin tráfico en las *General Purpose Lanes*.

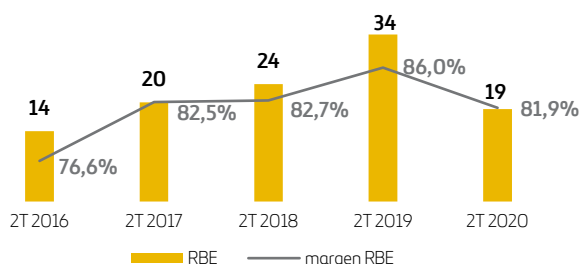
	JUN-20	JUN-19	VAR.
Transacciones (mn)	12	17	-29,0%
Ventas (USD mn)	58	74	-21,0%
RBE (USD mn)	49	64	-22,8%
margen RBE	84,3%	86,2%	

La **tarifa media por transacción en 1S 2020** alcanzó los 4,9 dólares frente a los 4,4 dólares de 1S 2019 (+11,2%).

Ventas ascendió a 58 millones de dólares (-21,0% frente al 1S 2019) debido a las medidas de confinamiento por la pandemia del COVID-19.

RBE ascendió a 49 millones de dólares (-22,8% vs. 1S 2019). El margen RBE fue del 84,3% (-193 puntos básicos respecto a 1S 2019).

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL RBE DE NTE



La **deuda neta de NTE** a junio 2020 alcanzó los 1.211 millones de dólares (1.234 millones en diciembre de 2019), con un coste medio de 3,71%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonds
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

El tráfico se redujo en un -32,1% en 1S 2020, con una reducción en el tráfico desde marzo con el impacto del COVID-19, compensando el fuerte crecimiento en enero y febrero (+11,6% agregado). LBJ, al igual que NTE, experimentó una disminución similar en la demanda. La construcción del proyecto 635E continuó durante la pandemia, que introducirá una ML en cada dirección a lo largo de 10 millas desde el este de LBJ.

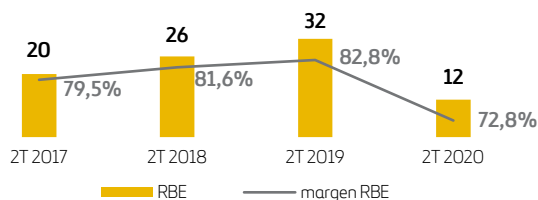
	JUN-20	JUN-19	VAR.
Transacciones (mn)	15	23	-32,1%
Ventas (USD mn)	51	72	-28,9%
RBE (USD mn)	41	60	-32,3%
margen RBE	78,9%	82,9%	

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

Las **ventas** alcanzaron 51 millones de dólares (-28,9% vs. 1S 2019) debido a mayores tarifas, compensadas por el descenso del tráfico debido a la situación del COVID-19.

El **RBE** ascendió a 41 millones de dólares estadounidenses (-32,3% frente a 1S 2019), con un margen RBE del 78,9% (-400 puntos básicos frente al 1S 2019).

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL RBE DE LBJ



La **deuda neta de LBJ** a junio 2020 alcanzó los 1.411 millones de dólares (1.407 millones en diciembre 2019), con un coste medio del 5,36%.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

El tráfico de la **NTE 35W** disminuyó un -17,5% en 1S 2020. El tráfico provocado por el COVID-19 estuvo parcialmente compensado por el periodo de *ramp-up*, siendo la NTE 35W la ML que ha tenido el menor descenso de tráfico de las tres MLs en Texas.

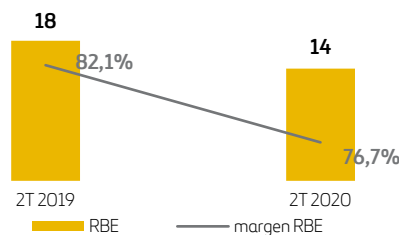
Evolución Trimestral	JUN-20	JUN-19	VAR.
Transacciones (mn)	13	15	-17,5%
Ventas (USD mn)	43	39	9,3%
RBE (USD mn)	35	31	14,7%
margen RBE	82,8%	78,9%	

La **tarifa media por transacción** en 1S 2020 alcanzó los 3,4 dólares frente a los 2,5 dólares del mismo periodo de 2019 (+33,3%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x).

Ventas alcanzaron 43 millones de dólares (+9,3% respecto a 1S 2019) debido a mayores tarifas, compensadas en parte por las medidas de confinamiento debido a la pandemia del COVID-19.

RBE ascendió a 35 millones de dólares (+14,7% frente al 1S 2019), con un margen RBE del 82,8% (-389 puntos básicos frente al 1S 2019).

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL RBE DE NTE 35W



La **deuda neta de NTE 35W** a junio de 2020 alcanzó 858 millones de dólares, a un coste medio de 4,48% (incluyendo el segmento NTE 3C). **Calificación crediticia**

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global)

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



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

Duración: la concesión termina en 2061

Operación y Mantenimiento (O&M) y cobro de peajes: derecho exclusivo y obligación de operar, mantener, reparar y cobro de peajes.

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

I-77 MANAGED LANES (50,1%, consolidación global)

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

El COVID-19 ha afectado negativamente al tráfico, especialmente desde la semana del 22 de marzo, cuando las autoridades del área de Charlotte ordenaron el confinamiento. El tráfico de la I-77 ha experimentado un aumento continuo desde que alcanzara su punto más bajo a principios de abril. Desde principios de mayo se han levantado paulatinamente las restricciones. Sin embargo, muchos conductores han optado por quedarse en casa y grandes empresas de la región han anunciado planes para continuar con el teletrabajo al aumentar los casos en Charlotte.

Evolución Trimestral	JUN-20
Transacciones (mn)	10
Ventas (USD mn)	8
RBE (USD mn)	2
margen RBE	21,4%

OTRAS AUTOPISTAS

Ferrovial incluye en su cartera varias autopistas que son, principalmente, proyectos por disponibilidad ubicados en países con bajas rentabilidades en sus bonos del Estado (España, Portugal e Irlanda) y larga duración (vencimientos medios totales de 16 años). Entre los proyectos por disponibilidad más relevantes sin riesgo de tráfico o equivalentes mantenidos por Ferrovial se encuentran: Autema, A-66, Algarve, Norte Litoral y M3 (excepto Autema, todos consolidados por puesta en equivalencia). Autema se considera un activo financiero sin riesgo por tráfico debido a la garantía de rendimiento económico que ofrece la Comunidad Autónoma de Catalunya. La Comunidad Autónoma comunicó la retirada de esta ayuda. Ferrovial está recurriendo el caso ante el Tribunal Supremo.

La evolución del tráfico en las ubicaciones mencionadas anteriormente fue la siguiente:

- **España:** el tráfico durante 1S se ha visto afectado por la crisis del COVID-19. En febrero, Ausol I y Ausol II acumularon un crecimiento del +4,5% y del 1,3%, respectivamente. Sin embargo, desde principios de marzo, el tráfico se vio afectado por la declaración del estado de alarma y las medidas de confinamiento. El tráfico alcanzó su punto de mayor descenso en abril, con un -88,6% en Ausol I y un -79,9% en Ausol II. El 4 de mayo comenzó la reapertura de la economía y el 21 de junio se retiró el estado de alarma, durante dicho período, las caídas se fueron suavizando paulatinamente. El tráfico descendió en 1S 2020 un -47,5% en Ausol I y -40,7% en Ausol II.
- **Portugal:** la pandemia del COVID-19 afectó también al tráfico, cuyas cifras acumuladas a febrero mostraban una tendencia similar a la observada a finales de 2019 en Norte Litoral (+2,9%) y Azores (+3,9%), así como un repunte en Algarve (+7,3%). Sin embargo, las restricciones de movilidad impuestas en Portugal provocaron caídas significativas entre marzo y junio. El tráfico alcanzó su nivel más bajo en abril, con caídas del -78,8% en Algarve, -62,0% en Norte Litoral y -63,8% en Azores. La reapertura de la economía se inició el 4 de mayo y el tráfico comenzó a recuperarse gradualmente. El tráfico en 1S 2020 cayó un -41,4% en Algarve, un -25,4% en Norte Litoral y un -25,2% en Azores.
- **Irlanda:** el tráfico se vio influido también por las restricciones de movilidad impuestas debido a la crisis del COVID-19. El crecimiento acumulado hasta febrero fue del +2,2% en M4 y +3,2% en M3. A partir de marzo, las restricciones de la movilidad provocaron caídas mensuales que en abril llegaron al -72,4% en M4 y al -69,4% en M3. La reapertura comenzó el 18 de mayo y se prevé que finalice a mediados de agosto. El tráfico de 1S 2020 cerró con un descenso del -34,1% en M4 y del -29,4% en M3.

ACTIVOS EN DESARROLLO

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles		-76	-763	
NTE 35W(*)		-76	-763	54%
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles		-677	-1.519	
I-66		-677	-1.519	50%
Activos financieros	-79	-57	-1.333	
Ruta del Cacao (**)	-54		-119	30%
Silvertown Tunnel	0	-24	-262	23%
Bratislava		-30	-720	35%
OSARs	-25	-3	-232	50%

(*) Capital invertido y comprometido se refiere al segmento 3C. Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos.

*** El 28 de octubre de 2019, cierre formal de la venta de la participación del 41,75% al 30%.

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EEUU):** El proyecto incluye la construcción de 2 managed lanes en cada dirección, aprox. 6,7 millas. Los trabajos de construcción ya han comenzado y se prevé que la autopista abra a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 3%.
- **I-66 (Virginia, EEUU):** el proyecto supone la construcción de 35 Km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). El plazo de construcción durará hasta diciembre de 2022, y la concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. Los trabajos de diseño y construcción están completados al 37%.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 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 58%. El 3 de junio se inauguró una sección de 39 km de autopista.
- **Bratislava (Eslovaquia):** 59 km de autopista que comprende una circunvalación de 4 a 6 carriles al sur de Bratislava (D4) y una autopista de 4 carriles (R7) desde el centro de Bratislava hacia el sureste. La concesión tiene una duración de 30 años. Las obras de diseño y construcción están completas en un 74%. El 21 de julio, se abrió la primera sección de 29,7 km.
- **OSARs (Melbourne, Australia):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 22 años y medio, que consiste en la mejora y mantenimiento de una red de carreteras de Melbourne. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción es del 83,4%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- **En Maryland,** Cintra se ha precalificado para la fase 1 del "Maryland Congestion Relief Program" de MDOT. La presentación de ofertas está prevista para diciembre 2020.
- Cintra está siguiendo varios proyectos de interés en otros estados como Georgia, Illinois, Virginia, Colorado y Tejas, alguno de los cuales ya ha anunciado un programa de proyectos con esquemas tipo Managed Lanes.

En Australia, Cintra sigue analizando varios proyectos, principalmente en los estados de Queensland y Nueva Gales del Sur.

Aeropuertos

Aeropuertos aportó **-253 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 1S 2020**, frente a los 2 millones de euros de 1S 2019.

- **HAH:** -222 millones de euros en 1S 2020 (-2 millones de euros en 1S 2019), impactado principalmente por:
 - El impacto negativo de la pandemia del COVID-19.
 - Una provisión de reestructuración organizativa (-8 millones de euros)
 - El impacto de la cancelación o retraso de ciertos proyectos de inversión (-20 millones de euros)
 - Una regularización del tipo impositivo diferido (-28 millones de euros) después de que el Gobierno mantuviese el impuesto de sociedades en 19% frente al 17% aprobado previamente.
 - Evolución negativa de la cotización de los derivados en el mercado (-49 millones de euros).
- **AGS:** -31 millones de euros en 1S 2020 (4 millones en 1S 2019), impactado principalmente por:
 - El impacto negativo de la pandemia del COVID-19.
 - Una provisión por reestructuración (-1 millón de euros) y una regularización del tipo impositivo diferido (-9 millones de euros).

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

- **HAH:** distribuyó 100 millones de libras en dividendos, en línea con el 1T 2019 (100 millones de libras). Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 29 millones de euros en 1S 2020. En 2T 2020, Heathrow no repartió dividendos. No se esperan dividendos de Heathrow durante el periodo de la dispensa (2020-2021) o hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87.5%.
- **AGS:** no se prevé recibir dividendos en 2020.

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

RESPUESTA DE HEATHROW AL COVID-19

El COVID-19 continúa representando un desafío para la industria de la aviación. Heathrow ha elaborado un plan de tres fases para hacer frente a la crisis.

Heathrow ha implementado medidas de seguridad para el pasajero en colaboración con el Departamento de Salud Pública de Inglaterra. Heathrow está probando una serie de tecnologías y procesos para mantener el aeropuerto seguro frente al COVID-19 y reconstruir la confianza del consumidor a medida que se reanudan las operaciones, incluidas las pruebas de medición de temperatura.

El COVID-19 ha tenido un impacto significativo en la evolución financiera de Heathrow. El *Management* ha tomado una serie de medidas inmediatas para proteger su robustez financiera permitiendo una reducción en el promedio de salida caja mensual, sin considerar los ingresos, de GBP81mn. Estos ahorros se lograrán mediante iniciativas para reducir los costes operativos y los gastos de capital. Se espera que con estas iniciativas los costes operativos se reduzcan al menos en 300 millones de libras en 2020. Entre estas medidas se incluyen:

- Reducción generalizada de la remuneración de los empleados.
- Utilización del plan gubernamental para el mantenimiento del empleo.
- Rediseño de la organización de Heathrow.
- Renegociación de contratos con los proveedores.
- Cancelación de todos los gastos no esenciales.

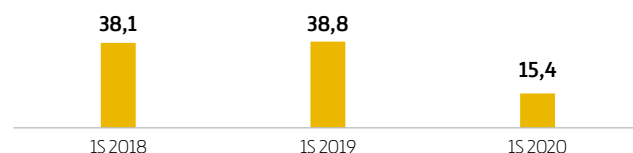
La mayoría de estas iniciativas se han ido implementando durante los meses de abril y mayo, obteniendo en el 1S unos ahorros de alrededor de 100 millones de libras.

El *capex* se reducirá en más de 650 millones de libras. La reducción se debe en gran medida al retraso y la desmovilización consecuente del programa de expansión. El programa de inversión de este año se centra en proyectos que garanticen la seguridad y resiliencia del aeropuerto, como el proceso de inspección de equipaje facturado, mejoras en el túnel de mercancías, repavimentación de la pista sur y renovación de activos.

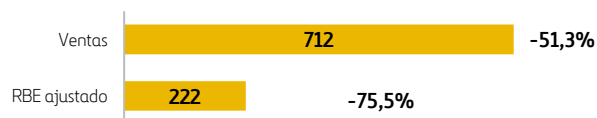
Heathrow cuenta con una tesorería y líneas de crédito comprometidas por valor de 2.700 millones de libras, suponiendo una liquidez suficiente para atender todas las necesidades futuras por lo menos hasta junio de 2021, incluso en un escenario en el que no se obtengan ingresos, o hasta 2022 según las estimaciones de tráfico de Heathrow.

TRÁFICO

El número de pasajeros cayó un -60,2% en 1S 2020 hasta los 15,4 millones. Según las previsiones, el tráfico de pasajeros se recuperará gradualmente a lo largo del 2S 2020.



(Millones de pasajeros)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Reino Unido	1,0	2,3	-58,9%
Europa	6,0	15,9	-62,2%
Intercontinental	8,5	20,5	-58,7%
Total	15,4	38,8	-60,2%



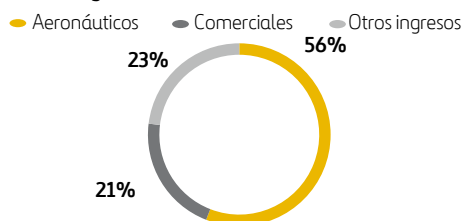
Ventas: -51,3% en 1S 2020, hasta 712 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -54,3% respecto al 1S 2019, debido principalmente al menor número de pasajeros. El menor movimiento de aeronaves también redujo las ventas. El ingreso aeronáutico por pasajero creció un +14,7%, hasta 25,79 libras (22,48 libras en 1S 2019). Los ingresos por pasajero se han visto distorsionados por el descenso en el número de pasajeros, y el aumento del tráfico de mercancías que se cobran por movimiento.
- **Retail:** -55,8% a causa del menor número de pasajeros. Las ventas de retail por pasajero aumentaron un +11,1%, hasta 9,72 libras (8,75

libras en 1S 2019). Los ingresos de retail por pasajero se han visto afectados por el descenso del número de pasajeros.

- **Otros ingresos:** -34,7% frente a 1S 2019. Los ingresos inmobiliarios y otros ingresos cayeron un -12,7% por la consolidación de terminales. Heathrow Express experimentó una caída en las ventas del -63,8% debido al descenso del número de pasajeros.

Aportación a los ingresos:



Costes operativos ajustados (excluyendo depreciaciones y amortizaciones): -11,6% hasta 490 millones de libras. Los costes operativos por pasajero subieron un +122,1%, hasta las 31,75 libras (14,30 libras en 1S 2019). Los costes operativos disminuyeron un -24,6% durante 2T estanco. Esto refleja el ahorro de 100 millones de libras materializado gracias a las iniciativas implementadas. Los factores que influyen en el descenso en los costes operativos son las iniciativas del *Management* implantadas en abril y mayo, incluyendo la reducción salarial generalizada, el uso del régimen de suspensión temporal, la reestructuración de la organización, la operativa a menor escala, la renegociación de contratos con proveedores y la eliminación de todos los costes no esenciales. Esta reducción en costes estuvo parcialmente impactada por los costes de resiliencia de la compañía y el aumento de la provisión por pérdidas esperadas de acreedores hasta los 20 millones de libras. Los costes operativos por pasajero han estado distorsionados por el descenso del número de pasajeros y la gran proporción del coste fijo a medio plazo.

El **RBE ajustado** descendió un -75,5%, hasta los 222 millones de libras (907 millones de libras en 1S 2019), con un margen RBE ajustado de 31,2% (62,1% en 1S 2019).

Partidas excepcionales: En 1S 2020, se registró un cargo excepcional de 122 millones de libras (no hay impacto en 1S 2019) en la cuenta de resultados. Como consecuencia del impacto del COVID-19 y el retraso del programa de expansión (en aplicación de la sentencia del Tribunal de Apelación de suspender el Airports National Policy Statement), Heathrow ha realizado una revisión detallada de la estructura organizativa para simplificar las operaciones y reducir sus costes. Como resultado, Heathrow ha provisionado 37 millones de libras en 1S 2020 en costes excepcionales relativos a este programa de reestructuración. Heathrow también ha revisado su programa de inversión. Como resultado del impacto del COVID-19, varios proyectos se han retrasado mientras que otros probablemente no se reiniciarán en un futuro próximo. Esto ha resultado en una eliminación de costes previamente capitalizados por valor de 85 millones de libras en 1S 2020. Estos costes se mantienen en el RAB y siguen generando ingresos.

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

(Millones de libras)	JUN-20	DIC-19	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	75	75	0,0%
Subordinada	2.460	1.919	28,2%
Grupo securitizado	14.880	13.644	9,1%
Caja y ajustes	-2.622	-1.594	64,5%
Total	14.793	14.044	5,3%

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

Ratios financieros: A 30 de junio de 2020, Heathrow SP continúa operando dentro de los ratios financieros exigidos. El ratio de apalancamiento de Heathrow Finance se mantuvo dentro del nivel de los covenant preestablecidos, pese a que se ha reducido el margen.

En junio de 2020, tuvieron lugar sendos acontecimientos de previsión y ejecución en relación con los ratios ICR de deuda de Clase A y Clase B para 2020. En consecuencia, se suspendió el reparto de dividendos en Heathrow SP y esto no perjudicará a los acreedores de Heathrow SP.

El 8 de julio, los bonistas Heathrow Finance aprobaron un **dispensa (waiver) del ICR** para el 31 de diciembre (testado en junio 2021), y **una enmienda sobre los covenants del RAR** de 95% (diciembre 2020) y 93.5% (diciembre 2021). El acuerdo se alcanzó después de la aprobación de los siguientes ajustes: no se pagaran dividendos hasta que el RAR esté por debajo del 87.5%, una liquidez mínima de 200 millones de libras esterlinas, la introducción de un covenant RAR adicional al 95% (2021) y 92.5% (2022), junto con un aumento de cupón de hasta 0,75%.

Regulatory Asset Base (RAB): A 30 de junio 2020, el RAB alcanzó los 16.516 millones de libras (16.598 millones en diciembre de 2019).

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

El Gobierno rechazó apelar directamente al Tribunal Supremo, pero Heathrow ha obtenido permiso por el Tribunal Supremo para apelar la sentencia del Tribunal de Apelación.

Heathrow considera que una vez se recupere el tráfico una expansión en Heathrow será necesaria. Sin embargo, la prioridad actualmente es responder a los efectos del COVID-19.

Dadas las circunstancias actuales (crisis del COVID y proceso de apelación), Heathrow espera que el programa de expansión se retrase al menos durante dos años.

Periodo regulatorio: La CAA continua su análisis sobre el periodo regulatorio H7, que está previsto comience el 1 de enero de 2022. En junio, la CAA publicó su última consulta sobre el marco H7 y otras cuestiones de política regulatoria. Esto tuvo lugar después de la actualización de abril de la CAA, señalando el impacto del COVID-19, la necesidad de revisar cómo se gestiona la incertidumbre de acuerdo con el marco normativo de Heathrow y la decisión del Tribunal de Apelación.

Marco normativo H7:

La CAA confirma su intención de analizar posibles marcos regulatorios para atenuar la incertidumbre del COVID-19. Entre ellos se incluyen analizar mecanismos para distribuir el riesgo potencial debido al volumen de pasajeros y revisar la duración del H7.

En el establecimiento del marco normativo y el paquete de incentivos, la CAA continua focalizada en alcanzar el balance entre asequibilidad y financiabilidad. Como parte de ello, Flint Global ha seguido trabajando en el coste de capital de Heathrow durante el período H7. Esta labor se basa en el trabajo llevado a cabo por PwC en 2019 y tiene en cuenta además la reciente evolución del coste de capital a raíz del trabajo de la *Conduct Market Authority* (CMA) en el recurso NERL. La CAA está debatiendo también el tratamiento de otros aspectos relativos a la capacidad de financiación, como el nivel de apalancamiento nacional utilizado y las condiciones de licencia relativas a resistencia financiera.

Heathrow presentará su plan de negocio revisado ("RBP") en otoño de 2020 y la CAA lo utilizará para formular sus propuestas en relación con la fijación del control de precios de H7. Heathrow estima que la CAA publique sus propuestas iniciales en el verano de 2021.

Tratamiento de los costes de expansión incurridos:

La CAA continúa el proceso de consulta para establecer la política asociada con la recuperación de los gastos de expansión incurridos. Debido a la decisión del Tribunal de Apelaciones, la CAA propone simplificar su política de recuperación de gastos de expansión. La CAA propone eliminar la distinción entre los gastos de la Categoría B y los de Categoría C según la anterior DCO y permitir que Heathrow recupere todos los gastos de expansión incurridos hasta finales de febrero de 2020. Esto sería alrededor de 500 millones de libras.

La CAA también propone que los costes atribuibles al programa de expansión a partir de marzo de 2020 y la apelación al Tribunal Supremo estén sujetos al mismo tratamiento, pero señala que se requerirá trabajo adicional cuando se conozca la naturaleza y el alcance de estos costes.

Debido al riesgo asimétrico en el modelo regulatorio, que se ha puesto de manifiesto en el contexto de la crisis por el COVID-19, que no estaba reconocido en el retorno regulatorio, Heathrow ha solicitado que la CAA

prepare una declaración normativa que establezca una enmienda al RAB (*Regulated Asset Base*) para permitir que Heathrow recupere el exceso de pérdidas a lo largo de un periodo prolongado de tiempo. Esto evitaría la necesidad de cambios materiales en la prima de riesgo, lo que se traduciría en un incremento de precios para el consumidor.

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

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

RESPUESTA DE AGS AL COVID-19

Los aeropuertos de AGS se han visto afectados significativamente por la caída del tráfico tras la expansión del COVID-19 y de la entrada en concurso de acreedores de Flybe.

El COVID-19 tuvo lugar poco después de la quiebra de Flybe el 5 de marzo, provocando cancelaciones a una serie de países con brotes de COVID-19 y con cierre de fronteras.

Las medidas adoptadas para reducir los costes de operación en 27 millones de libras y el programa de inversión en 23 millones de libras en 2020 incluyen:

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

Covenants financieros: El 15 de junio, AGS acordó un waiver sobre los requisitos para cumplir con los covenants financieros (ratio de apalancamiento y DSCR) para 2020. El waiver de diciembre queda sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez.

Tráfico: el número de pasajeros cayó un -65,7% (2,2 millones de pasajeros) en los tres aeropuertos, principalmente a causa del impacto del COVID-19 y la quiebra de Flybe.

- En **Glasgow**, el tráfico se redujo un -67,6% respecto a 1S 2019 por la suspensión de rutas a causa del COVID-19, la quiebra de Flybe y la cancelación de los servicios de Thomas Cook en septiembre de 2019.
- En **Aberdeen** un -56,1% debido a la suspensión de rutas por el COVID-19, la ausencia de tráfico de Flybe desde marzo y la cancelación de la ruta a Gatwick de EasyJet en 1T 2019. El tráfico de Aberdeen ha mostrado mayor resiliencia al COVID-19 que otros aeropuertos en Reino Unido debido a los pasajeros relacionados con el sector del oil&gas.
- En **Southampton**, la caída fue del -72,2%, provocada por el impacto del COVID-19 y la quiebra de Flybe.

(Millones de pasajeros)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Glasgow	1,4	4,2	-67,6%
Aberdeen	0,6	1,4	-56,1%
Southampton	0,2	0,9	-72,2%
Total AGS	2,2	6,5	-65,7%

Ventas se redujeron un -58,9%, hasta los 43 millones de libras, y el **RBE** cayó un -114,2%, hasta los -6 millones de libras, debido al menor volumen de pasajeros en los tres aeropuertos (-65,7%), lo que se compensó en parte con un programa de reducción de los gastos de explotación.

Tras la disposición de 38 millones de libras de líneas de crédito no dispuestas en marzo, **la posición de tesorería asciende a 43 millones de libras** a 30 de junio de 2020.

Deuda neta bancaria de AGS: la deuda neta bancaria de AGS se situaba en 713 millones de libras a 30 de junio de 2020.



Construcción

€mn; % comparable

Ventas	2.681	+15,2%
RE	-6	98,3%

Ventas (+15,2% comparables) crecieron principalmente gracias a los proyectos en Estados Unidos. La facturación internacional supuso el 88% de la división, centrado en Norteamérica (40%) y Polonia (31%). Las ventas de 1S 2020 se han visto afectadas aproximadamente en -175 millones de euros a causa del COVID-19, debido a las interrupciones y la ralentización de las obras, una situación registrada de manera general en todas las geografías.

Ventas 1S 2020 (2,681 millones de euros) y var. comparable respecto a 1S 2019:



En 1S 2020, el **RE** se situó en -6 millones de euros, al verse muy perjudicado por el COVID-19, en una cuantía estimada de -44 millones de euros. Dicho impacto incluye sobrecostes en los que se ha incurrido hasta la fecha y provisiones que afectan a las estimaciones de finalización de contratos en relación con los contratos onerosos. Existen reclamaciones en proceso de preparación y/o presentación que se han calculado como futuros ingresos, pero estos no se han reconocido en nuestros cuentas, teniendo en cuenta que puede pasar cierto tiempo hasta que se alcance un acuerdo final con el cliente. Excluyendo este efecto, el RE se situaría en 38 millones de euros. En 1S 2019, el RE de -346 millones de euros se vio impactado por la provisión dotada en 1T 2019 para tres contratos en Estados Unidos.

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** Las ventas crecieron +7,5% en términos comparables, con un crecimiento significativo en Obra Civil compensado por la caída en Actividad Inmobiliaria y Edificación No Residencial. La rentabilidad alcanzó un margen de RE del 4,1% frente al 3,7% de 1S 2019, con un crecimiento del RE de +7,7% en términos comparables gracias al rendimiento positivo de todos los segmentos. Las cifras de Budimex incluyeron la aportación de 6 meses (ventas de 62 millones de euros y RE de 7 millones de euros) de FB Serwis tras la adquisición en julio de 2019 del 51% de Ferrovial Servicios.

En junio de 2020, Ferrovial vendió una participación en Budimex (5%), sin impacto en la cuenta de resultados, puesto que mantiene una participación mayoritaria (50,01%). El impacto en el flujo de caja fue de +58 millones de euros en 1S 2020.

- **Ferrovial Construcción:** Las ventas crecieron un +13,8% en términos comparables, principalmente gracias al buen ritmo de ejecución en prácticamente todas las obras de Estados Unidos, y por el efecto de la provisión de 2019, que fue parcialmente registrada como menores ventas, y pese a las interrupciones y la ralentización de las obras por influencia del COVID-19, que se calcula ascendía aproximadamente a 151 millones de euros a junio de 2020. El RE se situó en -52 millones de euros frente a -381 millones de euros en 1S 2019 debido a la provisión extraordinaria dotada en 1T 2019. La cifra del RE de 1S 2020 incluía -33 millones de euros por la influencia del COVID-19 distribuidos principalmente entre España, América Latina, Estados Unidos, Australia y Eslovaquia. Además, se ha incurrido en tasas internas de contratos onerosos (en relación con los cuales no se puede

realizar una provisión de fondos según las normas contables) que alcanzaron los 20 millones de euros, lo que mantuvo el margen RE correspondiente al resto de contratos en un bajo nivel de rentabilidad.

- **Webber:** las ventas aumentaron un +35,8% (comparable) con la entrada de proyectos grandes en la fase de ejecución avanzada, por ejemplo, I-10, I-35 y Grand Parkway, en Houston. El margen RE alcanzó el 2,2% en 1S 2020 frente a un 1,8% durante el mismo período del año anterior, gracias a una mejora de la rentabilidad en las cifras agregadas de sus divisiones de tratamiento de aguas y reciclaje.

1S 2020 RE y margen RE, y variaciones comparables respecto a 1S 2019:

JUN-20	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	35	7,7%	4,1%
Webber	11	66,7%	2,2%
F. Construcción	-52	n.s.	-3,9%
Total RE	-6	n.s.	-0,2%

La **cartera** alcanzó los 11.371 millones de euros (+1,7% en términos comparables frente a diciembre 2019). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (80%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 87% del total.

La participación de Cintra en la cartera de construcción, excl. Webber & Budimex, supuso un 41% de la cartera en 1T 2020, ligeramente por debajo del 1S 2019 (47%).

La cartera a junio de 2020 no incluye contratos preadjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 900 millones de euros.

Cartera 1S 2020 y variaciones comparables respecto a 1S 2019:

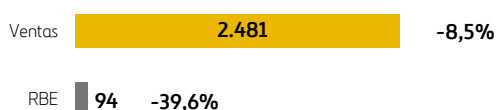


Servicios (actividad discontinuada)

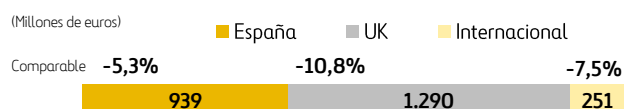
Ferrovial mantiene su compromiso de desinversión completa del negocio, aunque se esperan retrasos a causa de la incertidumbre macroeconómica derivada del COVID-19. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadspectrum, que concluyó en junio de 2020 tras la aprobación de las condiciones precedentes de la operación.

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

€mn; % comparable



1S 2020 ventas por actividad y variaciones comparables respecto a 1S 2019:



En 1S 2020, el RBE alcanzó 94 millones de euros (-39,6% comparable), con un impacto de -72 millones de euros por el COVID-19, principalmente debido a la disminución de la actividad relacionada con servicios de mantenimiento e infraestructuras de transporte. Esta cifra incluye +25 millones de euros de reducción de costes provenientes de las medidas de flexibilidad proporcionadas por el gobierno español y británico, como los despidos temporales.

- **España (-34,7% comparable)** ha sido la subdivisión más afectada por el COVID-19, que ha repercutido en las actividades de mantenimiento, apoyo y logística de la industria, el área de tratamiento de residuos industriales y otras actividades como transportes y servicios a infraestructuras o contratos de gestión integral para centros deportivos. Otras actividades como el tratamiento y la recogida de residuos mostraron una mayor resiliencia. **El margen RBE alcanzó el 8,4%** (11,7% en 1S 2019).
- **Internacional (-12,6% comparable)** sufrió a causa de la caída de la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica, debido a que el precio del petróleo derivó en una reducción de los trabajos de reparación y mantenimiento en la industria.

- En **Reino Unido** se redujo la rentabilidad por el impacto del COVID-19, debido al retraso en trabajos no esenciales en el sector transportes y menor volumen en los sectores de mantenimiento de infraestructura social y utilities, junto con la finalización de contratos ferroviarios y la reducción en el volumen de utilities debido a la reducción de la actividad.

Acuerdo Amey y Birmingham: Amey alcanzó un acuerdo para resolver el contrato Birmingham Highways PFI en 2019. El acuerdo no tiene impacto en la cuenta de resultados de Ferrovial. Amey pagará 215 millones de libras, de los que 160 millones de libras se han pagado ya en 2019 y los 55 millones de libras restantes se abonarán hasta 2025. En junio de 2020 no hubo pago adicional.

La **cartera de Servicios** (12.841 millones de euros) disminuyó -1,4% en términos comparables respecto a diciembre de 2019.

Cartera 1S 2020 y variaciones comparables respecto a 2019:



Venta de Broadspectrum: En diciembre de 2019, Ferrovial alcanzó un acuerdo para la venta de Broadspectrum (sociedad de Australia y Nueva Zelanda) a una entidad controlada por Ventia Services Group Pty Limited. El 30 de junio de 2020, se cerró la operación tras haber obtenido las autorizaciones reglamentarias y de competencia.

El precio de la operación (acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 465 millones de dólares australianos (aproximadamente 288 millones de euros, incluyendo costes de transacción). Esta cifra no incluye la participación de Ferrovial del 50% en TW Power Services, que fue adquirida por otro socio de esta sociedad, Worley, en lugar de Ventia, por 20 millones de dólares australianos (aproximadamente 12 millones de euros) en julio y, por lo tanto, no se incluye en la información financiera del 1S 2020. Ambos precios en euros incluyen el impacto positivo de las coberturas de divisas de 5 millones de euros. Broadspectrum mantenía una posición neta de tesorería de 78 millones de euros aproximadamente.

Tras culminarse la operación, se ha registrado un impacto negativo en la cuenta de resultados de -64 millones de euros de las diferencias de conversión reflejadas en las reservas que se trasladan a la cuenta de resultados consolidada sin efecto en la tesorería ni en el patrimonio neto.

ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

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

El resultado neto de actividades discontinuadas se situó en -59 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadspectrum por -64 millones de euros fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21. Adicionalmente, y derivado del ejercicio de estimación del valor razonable realizado en el cierre de estos resultados financieros, se ha registrado un deterioro en Amey por -44 millones de euros, mientras que el negocio de Servicios España, por su parte, ha registrado un resultado positivo de 49 millones de euros (sin amortización de acuerdo a la NIIF 5). Ferrovial seguirá vigilando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de actividades discontinuadas conforme se vayan obteniendo más pruebas del impacto del brote en dichas actividades.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19
VENTAS	2.914	2.603
Provisión de Construcción*		-345
RBE	128	-118
Amortización de inmovilizado	-96	-74
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-21
RE	32	-213
Resultado Financiero	-120	-101
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-126	-129
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	6	28
Puesta en equivalencia	-226	76
BAI	-315	-238
Impuesto sobre beneficios	2	51
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-313	-187
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-59	137
RDO CONSOLIDADO	-373	-50
Rdo. atribuido a socios externos	-7	44
RESULTADO DEL EJERCICIO	-379	-6

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

Ventas se mantuvieron en 2.914 millones de euros (+12,2% comparable) gracias al aumento de las ventas por Construcción (+15,2% comparable) que se vio compensado en parte por una menor aportación de Autopistas (-13,4% comparable).

RBE: 128 millones de euros (-118 millones de euros en 1S 2019, afectado negativamente por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción en 1T 2019). El RBE está impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la sociedad en el marco de las iniciativas recogidas en nuestro plan «Horizon 24».

Amortización se incrementó un +30,8% en 1S 2020 (+19,7% en términos comparables), hasta los -96 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: ninguno en 1S 2020 (frente a -21 millones de euros a 30 de junio de 2019), incluyendo el deterioro adicional aplicado a Autema.

Resultado financiero: los gastos financieros de 1S 2020 fueron superiores a los del 1S 2019:

- Proyectos infraestructuras:** gasto de -126 millones de euros frente a -129 millones de euros en 1S 2019 debido a la puesta en funcionamiento de la I-77, parcialmente compensado por la refinanciación de la NTE y la desconsolidación de Ausol.
- Proyectos ex-infraestructuras:** 6 millones de euros de ingresos financieros en 1S 2020 frente a 28 millones de euros en 1S 2019, debido principalmente a la evolución de las coberturas de equity swaps ligadas a los planes de retribución, sin impacto en caja, compensado por el rendimiento positivo de derivados del tipo de cambio. Dichas coberturas supusieron un gasto de -9 millones de euros al cierre de 1S 2020 debido a la evolución negativa de la acción, frente a la evolución positiva en 2019:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31-dic-18	17,70
30-jun-19	22,51
31-dic-19	26,97
30-jun-20	23,70

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -226 millones de euros netos de impuestos (1S 2019: 76 millones de euros).

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Autopistas	27	75	-64,4%
407 ETR	14	62	-77,5%
Otros	13	13	-3,4%
Aeropuertos	-253	2	n.s.
HAA	-222	-2	n.s.
AGS	-31	4	n.s.
Construcción	0	-1	102,2%
Total	-226	76	n.s.

VENTAS

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	227	287	-20,9%	-13,4%
Aeropuertos	4	9	-54,1%	-3,2%
Construcción	2.681	2.308	16,2%	15,2%
Otros	1	-1	n.a.	n.a.
Total Ventas	2.914	2.603	11,9%	12,2%

RBE

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	152	207	-26,4%	-18,1%
Aeropuertos	-8	-8	-8,4%	16,9%
Construcción	41	-317	112,9%	112,9%
Otros	-57	-1	n.a.	n.a.
Total RBE	128	-118	n.a.	n.a.

RE*

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	110	167	-33,7%	-24,4%
Aeropuertos	-10	-9	-7,9%	15,0%
Construcción	-6	-346	98,3%	98,3%
Otros	-63	-3	n.a.	n.a.
Total RE	32	-192	n.a.	n.a.

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Impuestos: el impuesto de sociedades del 1S 2020 se situó en 2 millones de euros (frente a 51 millones de euros en 1S 2019). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen vigente, entre los que destacamos:

- El beneficio de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse porque ya se recoge neto de impuestos (-226 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales generados en los proyectos de España y del extranjero en los que, en aplicación de los criterios de prudencia contable, no impliquen el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros (56 millones de euros).
- Gastos no deducibles de diversa naturaleza (19 millones de euros).

Tras excluir los ajustes anteriores del beneficio antes de impuestos en 1S 2020 (-315 millones de euros), ajustando el impacto del gasto de ejercicios anteriores, el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 29%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en -313 millones de euros en 1S 2020 (-187 millones de euros en 1S 2019). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

- Ajustes de valor razonable correspondientes a derivados: -49 millones de euros (-32 millones de euros en 1S 2019), afectados principalmente por la evolución negativa de los derivados sobre HAAH.
- En 1T 2019, los ingresos netos de las operaciones continuas se vieron influidos por la provisión para Construcción de -212 millones de euros en ingresos netos.

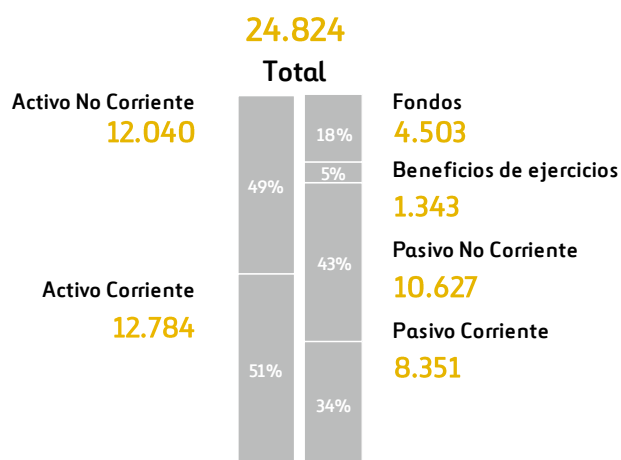
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en -59 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido a la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21. Adicionalmente, y derivado del ejercicio de estimación del valor razonable realizado en el cierre de estos resultados financieros, se ha registrado un deterioro en Amey por -44 millones de euros, mientras que el negocio de Servicios España, por su parte, ha registrado un resultado positivo de 49 millones de euros (sin amortización de acuerdo a la NIIF 5). Ferrovial seguirá vigilando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de actividades discontinuadas conforme se vayan obteniendo más pruebas del impacto del brote en dichas actividades.

Balance Consolidado

(Millones de euros)	JUN-20	DEC-19	(Millones de euros)	JUN-20	DEC-19
ACTIVO NO CORRIENTE	12.040	12.358	PATRIMONIO NETO	4.503	5.087
Fondo de comercio de consolidación	245	248	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	3.689	4.304
Activos intangibles	60	62	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	814	783
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.920	6.880	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.343	1.347
Inversiones inmobiliarias	2	2	PASIVOS NO CORRIENTES	10.627	9.054
Inmovilizado material	293	299	Provisiones para pensiones	3	4
Derecho de uso	116	126	Otras provisiones	541	518
Inversiones en sociedades asociadas	2.078	2.557	Pasivo arrendamiento a largo plazo	70	82
Activos Financieros no corrientes	1.255	1.247	Deuda financiera	9.030	7.565
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	166	171	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.485	5.471
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	980	970	Deuda financiera resto de sociedades	3.545	2.094
Resto de cuentas a cobrar	108	106	Otras deudas	25	27
Impuestos diferidos	541	502	Impuestos diferidos	536	475
Derivados financieros a valor razonable	530	434	Derivados financieros a valor razonable	422	385
ACTIVO CORRIENTE	12.784	11.751	PASIVOS CORRIENTES	8.351	8.621
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.012	4.936	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	2.843	3.491
Existencias	725	699	Pasivo arrendamiento a corto plazo	73	71
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.248	1.256	Deuda financiera	1.478	1.033
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	907	891	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	22	23
Otros deudores	341	364	Deuda financiera resto de sociedades	1.456	1.010
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	131	97	Derivados financieros a valor razonable	59	97
Tesorería e inversiones financieras temporales	6.589	4.735	Deudas por operaciones de tráfico	2.996	3.072
Sociedades proyectos de infraestructuras	145	119	Acreedores comerciales	1.321	1.327
Caja restringida	6	6	Otras deudas no comerciales	1.675	1.745
Resto de tesorería y equivalentes	139	113	Pasivos por impuestos sobre sociedades	100	107
Resto de sociedades	6.444	4.617	Provisiones para operaciones de tráfico	802	750
Derivados financieros a valor razonable	79	27	TOTAL PASIVO	24.824	24.109
TOTAL ACTIVO	24.824	24.109			

BALANCE CONSOLIDADO

(Millones de euros)



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA MAR-20	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (EUR mn)	-5.146	-5.800	-10.945
% fijo	88,1%	97,8%	93,2%
% variable	11,9%	2,2%	6,8%
Tipo medio	0,9%	4,9%	3,0%
Vencimiento medio (años)	3	21	12

*Incluye actividades discontinuadas

SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	JUN-20	DIC-19
Deuda Financiera Bruta	-10.945	-9.244
Deuda Bruta Ex-proyectos	-5.146	-3.433
Deuda Bruta Proyectos	-5.800	-5.811
Tesorería	8.083	6.287
Tesorería Ex-proyectos	6.814	5.064
Tesorería Proyectos	1.269	1.223
Posición neta de tesorería total	-2.863	-2.957
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.668	1.631
Posición Neta Tesorería Proyectos	-4.531	-4.588
Posición neta de tesorería total	-2.863	-2.957

*Incluye actividades discontinuadas

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras

(incluyendo actividades discontinuadas)

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (€mn)

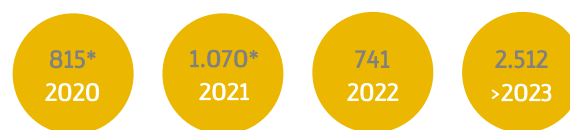
Caja bruta	6.814	
Deuda bruta	-5.146	75% Bonos
Posición neta de tesorería	1.668	

Incl. actividades discontinuadas

LIQUIDEZ (€mn)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESA
6.814	695
Total liquidez	7.508

VENCIMIENTOS DE DEUDA (€mn)



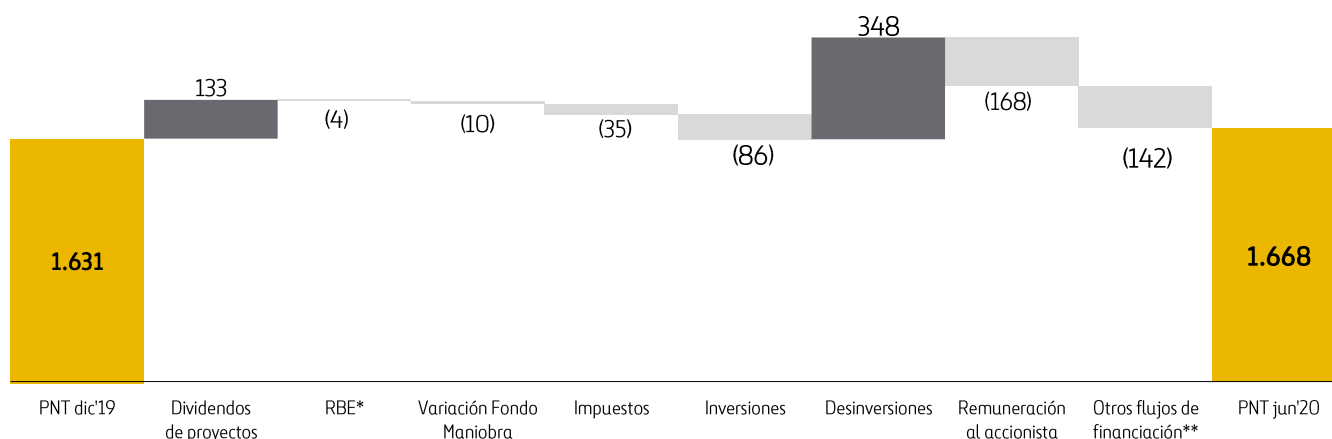
(*) En 2020, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye la emisión de ECP (*Euro Commercial Paper*) con saldo contable a 30 de junio de 2020 de 801 millones de euros con tipo medio de -0,11%. En 2021, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye la emisión de ECP con saldo contable a 30 de junio de 2020 de 475 millones de euros con tipo medio de -0,07%.

CALIFICACIÓN

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluyendo actividades discontinuadas)

(Millones de euros)



*El RBE excluye la aportación de proyectos, pero incluye el RBE de Servicios. **Otros flujos de financiación incluye la posición neta de tesorería mantenida por Broadpectrum (78 millones de euros).

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.668 millones de euros en junio de 2020 frente a los 1.631 millones de euros en diciembre 2019. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 133 millones de euros frente a 244 millones de euros en 1S 2019 (-45,5%), debido a un descenso de los dividendos en todos los activos principales y la ausencia de reparto de dividendos en 2T 2020, 98 millones de euros de Autopistas (151 millones de euros en 1S 2019) y 29 millones de euros de Aeropuertos (70 millones de euros en 1S 2019).
- **RBE:** -4 millones de euros (frente a -195 millones de euros en 1S 2019, afectado por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción), que incluye 62 millones de euros de Servicios.
- La **evolución del capital circulante** se situó en -10 millones de euros en 1S 2020 (-440 millones de euros en 1S 2019), impactado principalmente por -40 millones de euros de la aplicación (cash out) de la provisión de Construcción registrada en 1T 2019 y el capital circulante negativo de Construcción excluyendo Budimex (-153 millones de euros frente a -122 millones de euros en 1S 2019). Estos impactos negativos fueron parcialmente compensados por la mejora del capital circulante de Budimex, que alcanzó 37 millones de euros (-181 millones de euros en 1S 2019), y por el capital circulante positivo de Servicios de 65 millones de euros (frente a -215 millones de euros en 1S 2019), con impacto positivo del capital circulante en Reino Unido (80 millones de euros frente a -146 millones de euros en 1S 2019) y en el resto de las geografías (51 millones de euros frente a -63 millones de euros en 1S 2019).
- La **inversión neta** fue de 262 millones de euros en 1S 2020 frente a -114 millones de euros en 1S 2019. Las inversiones alcanzaron -86 millones de euros, por debajo de los -117 millones de euros de 1S 2019. Las desinversiones alcanzaron los 348 millones de euros en 1S 2020, siendo lo más reseñable los 288 millones de euros correspondientes a la venta de Broadpectrum y los 58 millones de euros por la venta de la participación del 5% en Budimex.
- **Remuneración al accionista:** -168 millones de euros en 1S 2020 (en línea con 1S 2019), incluyendo -93 millones de euros del scrip dividend y -74 millones de euros por el programa de recompra de acciones para autocartera en 1S 2020, mientras que no se adquirieron acciones para autocartera en 1S 2019.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-54 millones de euros) y la posición neta de tesorería mantenida por Broadpectrum (78 millones de euros).

La posición neta de tesorería al cierre de junio (1.668 millones de euros) incluye la tesorería neta de Servicios (221 millones de euros).

Flujo de caja consolidado

JUN-20	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	-4	221		217
Cobro de dividendos	133		-1	131
Flujo Birmingham				
Variación Provisiones Construcción	18			18
Provisión Construcción EE.UU. (*)				
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-40			-40
Resto variación Provisiones Construcción	58			58
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-28	11		-17
Flujo operaciones sin IS	119	232	-1	349
Pago de impuestos del ejercicio	-35	-4		-38
Devolución de impuestos ejercicios anteriores				
Flujo operaciones	84	228	-1	311
Inversión	-86	-47	4	-128
Desinversión	348			348
Flujo de inversión	262	-47	4	220
Flujo de actividad	346	182	3	531
Flujo de intereses	0	-114		-114
Flujo de capital procedente de socios externos	6	6	-4	8
Dividendo Flexible	-93			-93
Compra de autocartera	-74			-74
Remuneración al accionista Ferrovial	-168			-168
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-9	-2	1	-9
Variación tipo de cambio	-54	8		-46
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación				
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-86	-23		-109
Flujo de financiación	-310	-125	-3	-437
Variación PNT	37	57		94
Posición neta inicial	1.631	-4.588		-2.957
Posición neta final	1.668	-4.531		-2.863

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 Birmingham	-142			-142
Variación Provisiones Construcción				
Provisión Construcción EE.UU. (*)	345			345
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-56			-56
Resto variación Provisiones Construcción				
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	0	-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		-63
Flujo de financiación	-231	317	-25	61
Variación PNT	-754	477		-277
Posición neta inicial	1.236	-4.885		-3.649
Posición neta final	482	-4.408		-3.926

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

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de actividad*

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

JUN-20	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	JUN-19	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	98	-20	78	Autopistas	151	-21	131
Aeropuertos	29	-4	25	Aeropuertos	70	-6	64
Construcción	-58	33	-25	Construcción	-388	-9	-397
Servicios	133	256	390	Servicios	-164	-77	-241
Otros	-84	-3	-87	Otros	-61	-1	-62
Total	119	262	381	Total	-392	-114	-506

*Antes de impuesto de sociedades. El flujo de caja operativa de Autopistas y Aeropuertos se refiere a los dividendos.

Flujo de operaciones

A 30 de junio de 2020, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras ascendía en total a 119 millones de euros (antes de impuestos), por encima de los -392 millones de euros registrados en 1S 2019, en el cual impactó la provisión para Construcción dotada en 1T 2019. El flujo de caja operativo de 1S 2020 se vio afectado por el descenso en el reparto de dividendos de Autopistas y Aeropuertos, ya que en 2T 2020 no hubo reparto de dividendos de los principales activos de infraestructuras, lo cual se compensó en parte con la mejora del rendimiento del flujo de operaciones de Construcción y el rendimiento positivo del flujo de operaciones de Servicios.

Flujo de operaciones	JUN-20	JUN-19
Dividendos Autopistas	98	151
Dividendos Aeropuertos	29	70
Construcción	-58	-388
Servicios	133	-164
Otros	-84	-61
Flujo de operaciones sin impuestos	119	-392
Pago Impuesto de sociedades	-35	-17
Total	84	-409

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

Detalle del flujo de caja de **Construcción y Servicios**:

Construcción	JUN-20	JUN-19
RBE	41	-317
RBE proyectos	7	7
RBE Ex proyectos	34	-324
Variación Provisiones	18	248
Provisión Construcción EE.UU. (*)	0	345
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-40	-56
Resto variación de Provisiones	58	-41
Cobro de dividendos	0	0
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-110	-312
Variación descuento de factoring	-1	-2
Pago de suelo	7	-8
Fondo de maniobra ex Budimex	-153	-122
Fondo de maniobra Budimex	37	-181
Flujo operaciones sin IS	-58	-388

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

Servicios	JUN-20	JUN-19
RBE	94	210
RBE proyectos	32	39
RBE Ex proyectos	62	170
Flujo Birmingham	0	-142
Cobro de dividendos	6	23
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	65	-215
Variación descuento de factoring	-58	2
Pago de Pensiones Reino Unido	-8	-8
Fondo de maniobra ex Reino Unido	51	-63
Fondo de maniobra Reino Unido	80	-146
Flujo operaciones sin IS	133	-164

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

	ESPAÑA	REINO UNIDO	INTERNACIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos	50	-4	16	62
Flujo BMH		0		0
Dividendos y otras devoluciones	0	3	2	6
Variación descuento de factoring	-56	0	-2	-58
Pago de pensiones	0	-8	0	-8
Var. fondo de maniobra	51	80	0	131
Flujo de operaciones sin impuestos	46	71	16	133

Detalle del flujo de **Autopistas y Aeropuertos**:

En Autopistas, el flujo de operaciones ascendió a 98 millones de euros en 1S 2020 (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-20	JUN-19
407 ETR	89	146
NTE	0	0
Autopistas irlandesas	0	0
Autopistas portuguesas	0	4
Autopistas griegas		
Autopistas españolas	1	0
Resto	7	1
Total	98	151

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos (29 millones de euros) fueron inferiores a los cobrados en 1S 2019 (70 millones de euros).

Aeropuertos	JUN-20	JUN-19
HAH	29	58
AGS	0	11
Otros	0	0
Total	29	70

Flujo de inversión

JUN-20	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-19	-1	-20
Aeropuertos	-4	0	-4
Construcción	-28	61	33
Servicios	-32	288	256
Otros	-3	0	-3
Total	-86	348	262

JUN-19	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-21	0	-21
Aeropuertos	-6	0	-6
Construcción	-12	2	-9
Servicios	-78	1	-77
Otros	-1	0	-1
Total	-117	3	-114

El flujo neto de inversión en 1S 2020 (262 millones de euros) incluye:

- **Las Inversiones** alcanzaron -86 millones de euros, por debajo de los -117 millones de euros de 1S 2019.
- **Las desinversiones:** alcanzaron los 348 millones de euros de 1S 2020 (3 millones de euros en 1S 2019).
 - 288 millones de euros por la venta de Broadspectrum
 - 58 millones de euros por la venta de la participación del 5% en Budimex.

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- **Remuneración al accionista:** -168 millones de euros en 1S 2020, incluyendo -93 millones de euros del scrip dividendo y -74 millones de euros por el programa de recompra de acciones para autocartera de 1S 2020.
- **El pago neto de los intereses** en 1S 2020 fue de 0 millones de euros.
- **Impacto del tipo de cambio** (-54 millones de euros), fundamentalmente debido a la conversión de la caja mantenida en zlotys y libras y el coste de los *forwards* de divisa que cubren la posición de caja en dólares canadienses.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-86 millones de euros), que incluyen la posición neta de tesorería mantenida por Broadspectrum (78 millones de euros) y los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos.

Posición neta de actividades discontinuadas

La posición neta de tesorería de actividades discontinuadas se situó en 221 millones de euros de deuda a 30 de junio de 2020.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

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

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

(Millones de euros)	JUN-20	JUN-19
Autopistas	179	179
Resto	50	36
Total flujo de operaciones	228	214

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-20	JUN-19
LBJ	-1	-1
NTE	-1	-1
NTE 35W	-29	-19
I-77	-14	-53
Autopistas portuguesas	0	0
Autopistas españolas	0	-4
Resto	0	0
Total Autopistas	-46	-78
Resto	-6	-10
Total proyectos	-52	-89
Subvenciones de capital	5	34
Total flujo inversión neto	-47	-55

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-20	JUN-19
Autopistas España	-21	-31
Autopistas EE.UU.	-71	-37
Autopistas Portugal	-7	-7
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-99	-75
Resto	-15	-17
Total flujo intereses	-114	-91

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 2020 ha sido positiva en 8 millones de euros, derivado fundamentalmente de la apreciación del euro respecto al dólar americano, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
Integración Global	JUN-20	JUN-19	VAR.	JUN-20	JUN-19	VAR.	JUN-20	JUN-19	VAR.	JUN-20	JUN-19	JUN-20	PARTICIP.
NTE*	12	17	-29,0%	53	65	-19,3%	44	56	-21,1%	84,3%	86,2%	-1.077	63,0%
LBJ*	15	23	-32,1%	46	64	-27,3%	37	53	-30,8%	78,9%	82,9%	-1.255	54,6%
NTE 35W*/**/****	13	15	-17,5%	39	35	11,7%	32	27	17,2%	82,8%	78,9%	-763	53,7%
I-77****	10			8	10	-25,9%	2	9	-81,3%	21,4%	85,1%	-234	50,1%
TOTAL EEUU				146	174	-16,5%	115	145	-21,0%			-3.330	
Ausol I***	8.695	16.569	-47,5%		30			24			81,3%		15,0%
Ausol II***	10.656	17.978	-40,7%			n.s.							15,0%
Autema	11.490	19.530	-41,2%	58	56	4,0%	54	52	4,1%	93,5%	93,5%	-600	76,3%
TOTAL ESPAÑA				58	85	-32,0%	54	76	-28,7%			-600	
Azores	7.762	10.384	-25,2%	11	14	-24,8%	9	13	-29,7%	83,1%	88,9%	-275	89,2%
Via Livre				6	7	-17,3%	1	1	-2,1%	17,4%	14,7%	5	84,0%
TOTAL PORTUGAL				16	21	-22,3%	10	14	-27,6%			-270	
TOTAL MATRICES				7	6	11,2%	-26	-28	5,9%				
TOTAL AUTOPISTAS				227	287	-20,9%	152	207	-26,4%	67,1%	72,1%	-4.200	

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

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
Puesta en Equivalencia	JUN-20	JUN-19	VAR.	JUN-20	JUN-19	VAR.	JUN-20	JUN-19	VAR.	JUN-20	JUN-19	JUN-20	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	702	1.274	-44,9%	276	466	-40,9%	219	407	-46,1%	79,6%	87,2%	-5.328	43,2%
M4	22.876	34.691	-34,1%	10	15	-33,2%	5	8	-39,8%	48,8%	54,1%	-73	20,0%
M3	29.149	41.305	-29,4%	9	9	-0,2%	7	7	-2,6%	69,5%	71,1%	-99	20,0%
A-66 Benavente Zamora				12	12	-1,6%	10	11	-1,8%	89,7%	89,8%	-153	25,0%
Serrano Park				2	3	-28,0%	-2	1	n.s.	-76,8%	17,1%	-36	50,0%
Ausol I***/*****	8.695	16.569	-47,5%	15	30	-48,0%	10	24	-56,7%	67,8%	81,3%	-425	15,0%
Ausol II***/*****	10.656	17.978	-40,7%										15,0%
Algarve	8.053	13.732	-41,4%	17	19	-9,7%	15	17	-12,3%	87,1%	89,7%	-84	48,0%
Norte Litoral	19.185	25.716	-25,4%	19	21	-8,8%	17	19	-8,3%	88,7%	88,2%	-102	49,0%
Toowomba				12	10	10,8%	2	2	46,6%	19,4%	14,7%	-232	40,0%

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

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Ventas	417	700	-40,3%
RBE	332	610	-45,6%
Margen RBE	79,6%	87,2%	
RE	283	558	-49,4%
Margen RE	67,7%	79,8%	
Resultado financiero	-192	-228	15,9%
Resultado antes de impuestos	91	330	-72,5%
Impuesto de sociedades	-23	-87	73,6%
Resultado neto	68	242	-72,1%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial*	14	62	-77,5%

* EURmn

LBJ

(Millones de dólares americanos)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Ventas	51	72	-28,9%
RBE	41	60	-32,3%
Margen RBE	78,9%	82,9%	
RE	27	46	-41,1%
Margen RE	53,0%	64,0%	
Resultado financiero	-45	-43	-4,8%
Resultado neto	-18	3	n.s.
Aportación a Ferrovial*	-9	2	n.s.

* Aportación a resultado Neto. 54,6% particip. €mn

NTE

(Millones de dólares americanos)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Ventas	58	74	-21,0%
RBE	49	64	-22,8%
Margen RBE	84,3%	86,2%	
RE	35	52	-32,3%
Margen RE	60,5%	70,5%	
Resultado financiero	-25	-30	16,2%
Resultado neto	10	22	-54,4%
Aportación a Ferrovial*	6	12	-53,4%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Ventas	43	39	9,3%
RBE	35	31	14,7%
Margen RBE	82,8%	78,9%	
RE	26	22	18,4%
Margen RE	59,6%	55,1%	
Resultado financiero	-20	-19	-3,0%
Resultado neto	6	2	156,6%
Aportación a Ferrovial*	3	1	162,0%

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

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	JUN-20	JUN-19	VAR.	JUN-20	JUN-19	VAR.	JUN-20	JUN-19	Var. (pbs)
Heathrow SP	712	1.461	-51,3%	222	907	-75,5%	31,2%	62,1%	-3.087
Excepcionales y Ajustes	0	0	n.a.	-121	1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Total HAH	713	1.461	-51,2%	102	907	-88,8%	14,3%	62,1%	-4.783

HAH

(Millones de libras)	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	713	1.461	-51,2%	-51,2%
RBE	102	907	-88,8%	-75,3%
Margen RBE	14,3%	62,1%		
Amortizaciones y deterioros	-376	-414	-9,0%	9,0%
RE	-274	494	-155,6%	n.a.
Margen RE	-38,5%	33,8%		
Resultado financiero	-535	-486	-10,2%	8,1%
Rtdo. antes de impuestos	-810	8	n.s.	n.s.
Impuesto de sociedades	31	-17	n.s.	266,1%
Resultado neto	-779	-8	n.s.	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	-222	-2	n.s.	n.s.

AGS

(Millones de libras)	JUN-20	JUN-19	VAR.
Total Ventas AGS	43	105	-58,9%
Glasgow	22	64	-65,3%
Aberdeen	16	27	-41,5%
Southampton	5	13	-63,8%
Total RBE AGS	-6	46	-114,2%
Glasgow	-3	31	-110,8%
Aberdeen	2	11	-83,8%
Southampton	-5	4	-227,1%
Margen RBE AGS	-15,0%	43,5%	-5850,6
Glasgow	-15,1%	48,5%	-6364,6
Aberdeen	10,8%	39,1%	-2824,4
Southampton	-100,2%	28,6%	-12878,2

CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.681	2.308	16,2%	15,2%
RBE	41	-317	112,9%	112,9%
RBE margen	1,5%	-13,7%		
RE	-6	-346	98,3%	98,3%
RE margen	-0,2%	-15,0%		
Cartera*	11.371	11.424	-0,5%	1,7%

BUDIMEX	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	842	760	10,8%	7,5%
Construcción	762	731	4,4%	8,2%
Inmobiliaria	62	74	-16,1%	-13,0%
FB Servis	62			23,7%
Otros	-45	-45	0,0%	0,0%
RBE	49	37	33,5%	8,2%
RBE margen	5,8%	4,8%		
RE	35	28	24,4%	7,7%
Construcción	18	17	6,3%	10,2%
Inmobiliaria	13	12	3,1%	6,9%
FB Servis	7			31,9%
Otros	-3	-1	0,0%	0,0%
RE margen	4,1%	3,7%		
Cartera*	2.869	2.830	1,4%	5,9%

WEBBER	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	509	366	38,8%	35,8%
RBE	26	17	52,7%	48,9%
RBE margen	5,0%	4,6%		
RE	11	6	71,9%	66,7%
RE margen	2,2%	1,8%		
Cartera*	1.878	1.838	2,2%	2,3%

F. CONSTRUCCIÓN	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.331	1.182	12,6%	13,8%
RBE	-34	-370	90,9%	n.s.
RBE margen	-2,5%	-31,3%		
RE	-52	-381	86,4%	n.s.
RE margen	-3,9%	-32,2%		
Cartera*	6.624	6.756	-2,0%	-0,1%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

*Cartera de construcción comparada con diciembre 2019

SERVICIOS

SERVICIOS	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.481	3.597	-31,0%	-8,5%
RBE	94	210	-55,1%	-39,6%
RBE margen	3,8%	5,8%		
Cartera*	12.841	17.656	-27,3%	-1,4%

ESPAÑA	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	939	996	-5,7%	-5,3%
RBE	79	117	-32,7%	-34,7%
RBE margen	8,4%	11,7%		
Cartera*	3.956	4.266	-7,3%	-7,3%

REINO UNIDO	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.290	1.454	-11,3%	-10,8%
RBE	-1	30	-101,8%	-72,8%
RBE margen	0,0%	2,1%		
Cartera*	7.596	8.036	-5,5%	1,4%

INTERNACIONAL	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	251	331	-24,0%	-7,5%
RBE	16	29	-45,4%	-12,6%
RBE margen	6,4%	8,9%		
Cartera*	1.289	1.291	-0,1%	1,4%

BROADSPECTRUM	JUN-20	JUN-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas		816		
RBE		34		
RBE margen		4,1%		
Cartera*		4.064		

*Cartera de servicios comparada con diciembre 2019

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 20-19	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 20-19
Libra Esterlina	0,9082	7,3%	0,8776	0,6%
Dólar Americano	1,1243	0,1%	1,1056	-2,2%
Dólar Canadiense	1,5308	5,0%	1,5145	0,9%
Zloty Polaco	4,4461	4,5%	4,4390	3,7%
Dólar Australiano	1,6318	2,1%	1,6879	5,7%

Anexo III – Remuneración al accionista

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

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

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

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

En el Consejo de Administración celebrado el 7 de mayo de 2020, se fijaron los términos de la primera ampliación de capital liberada (equivalente al dividendo complementario de 2019). Los resultados del primer dividendo fueron los siguientes:

Detalles dividendo flexible	JUNIO-20
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,312
Número derechos para recibir acción nueva	69
% accionistas optaron a acciones	59,25%
% accionistas eligieron pago en efectivo	40,75%
Número de acciones nuevas emitidas	6.314.989
Numero de derechos adquiridos	299.631.164

RECOMPRA DE ACCIONES

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

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

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

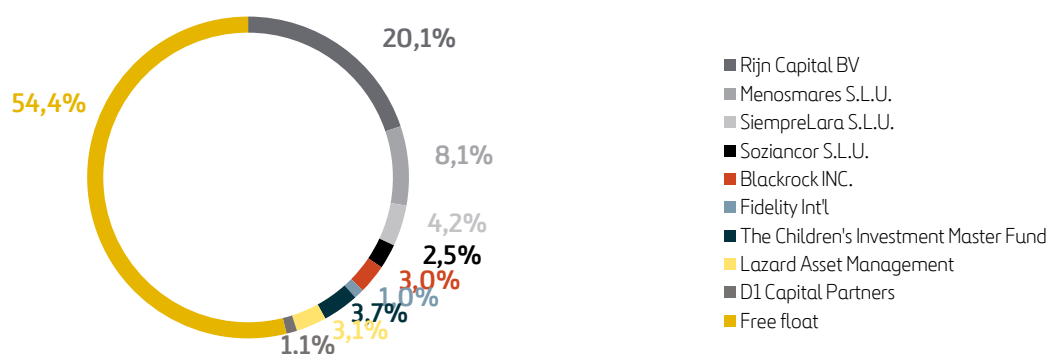
La Junta General de Accionistas del 17 de abril de 2020 también aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 27.755.960 acciones de Ferrovial, lo que representa el 3,775% del capital social.

Adicionalmente a las acciones adquiridas por el plan de recompra de acciones, a cierre de junio 2020 Ferrovial mantenía 6.812.591 acciones propias de las cuales 2.755.960 acciones fueron adquiridas en 2019 y está previsto amortizar a lo largo de 2020.

El capital social de Ferrovial a 30 de junio de 2020 era de 148.270.086,40 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 741.350.432 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

Anexo IV – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 30 DE JUNIO DE 2020



Anexo V – Principales riesgos e incertidumbres de las áreas de actividad 2S para 2020: futuros impactos del COVID-19

Impacto en la estrategia del Grupo

Las prioridades de la compañía desde el inicio de la pandemia han sido:

1.- Salvaguardar la salud de los empleados y los clientes de Ferrovial.

En Ferrovial se han adoptado, siguiendo las directrices de la OMS y de las autoridades correspondientes, todas las medidas necesarias para conciliar la protección de la salud con el mantenimiento de la actividad.

Nuestros equipos de Recursos Humanos y de Salud & Seguridad, con el apoyo de los departamentos médicos, han trabajado desde el primer momento con este objetivo prioritario, adoptando medidas como la flexibilización laboral, el teletrabajo, la paralización de los viajes de empresa y la dotación de los materiales de protección adecuados para los empleados que lo necesiten.

Todo ello se ha realizado teniendo en cuenta la necesidad de mantener la actividad de la empresa, no sólo por razones de tipo económico sino porque nuestra contribución a la sociedad es muy destacada en aspectos cruciales como son el mantenimiento de hospitales, traslado de ambulancias, atención a teléfonos de emergencia y servicios de las propias ciudades.

2.- Iniciativas de ayuda a la Comunidad.

Ferrovial ha hecho contribuciones muy destacadas para paliar los efectos del covid en las comunidades donde desarrolla su actividad. Algunos ejemplos:

- Desarrollo de una aplicación para apoyar a posibles contagiados realizada para el Gobierno de España y la Comunidad de Madrid.
- La participación en el Hospital de campaña de 5.500 camas instalado en la Feria de Muestras de Madrid.
- Compra de 620.000 mascarillas, de las cuales 300.000 fueron donadas al Servicio de Salud de la Comunidad de Madrid y el resto repartido entre los trabajadores de la compañía.
- Se han puesto a disposición de los sanitarios más de 800 plazas de aparcamiento de forma gratuita en Madrid, Serrano Park, y Santander, en el Hospital de Valdecilla.
- Hemos lanzado el fondo “Ferrovial Juntos COVID-19” para recoger donaciones en la lucha contra COVID-19. La compañía realiza una

aportación inicial de 5 millones de euros y dobla la cantidad recaudada hasta un máximo de 10 millones

- Acuerdos con ONGs para la distribución de comidas a familias desfavorecidas
- Donación a la universidad de Oxford, Centro Nacional de Biotecnología y Baylor Medical College para sus proyectos de investigación de desarrollo de una vacuna.

3.- Proteger la liquidez de la compañía.

Ferrovial se enfrenta a la situación económica actual con una posición de liquidez en máximos históricos. En junio de 2020, ex-proyectos de infraestructuras, la liquidez alcanza los 7.508 millones de euros, a los que hay que incluir las líneas de liquidez disponibles a nivel ex proyectos por valor de 695 millones de euros. La posición neta de caja ex infraestructuras se situó en 1.668 millones de euros al cierre de junio de 2020 (incluyendo actividades discontinuadas).

A 30 de junio, se producirán vencimientos por valor de 815 millones de euros (incluyendo 801 millones de euros de Papel Comercial Europeo o ECP) en 2020, a los que el siguiente año le seguirán otros 1.070 millones de euros, que están cómodamente cubiertos con nuestra actual posición de caja.

Adicionalmente, cabe señalar Ferrovial completó en marzo de 2020 con éxito la emisión de bonos a seis años por un importe de 650 millones de euros, operación que se ha cerrado a un precio de 165 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 1,382%. El 24 de junio de 2020, se suscribieron 129,9 millones de euros adicionales del bono. Esta transacción refuerza la sólida posición financiera que tiene la compañía gracias a su nivel récord de liquidez mencionado anteriormente, al tiempo que le permite beneficiarse de un entorno de tipos de interés bajos.

Standard & Poor's ratificó la calificación crediticia de grado de inversión BBB con perspectiva estable de Ferrovial. En su informe destaca la estrategia seguida por la compañía, así como su solidez financiera. La agencia de calificación Fitch también mantiene la calificación en BBB con perspectiva estable.

Impactos futuros del COVID-19

En general, el impacto del COVID-19 en los diferentes negocios y activos del Grupo dependerá en gran medida de la duración y evolución futura

de la pandemia en los diferentes países en los que operan. Es decir, que será determinante la posibilidad de aparición de nuevas oleadas del virus y de la consecución de una vacuna.

Por tipo de negocio, se espera que el efecto sea mayor en infraestructuras debido principalmente a 4 factores que pueden hacer que cambien los patrones de movimiento y consumo:

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

Dicha evolución y las incertidumbres sobre la evolución futura se han considerado un indicio a efectos de analizar la posible existencia de deterioros en los activos vinculados a dichas actividades. En ese sentido, se han realizado test de deterioro de los principales activos (todas las autopistas y aeropuertos, Webber, Budimex, Transchile y compañías de servicios mantenidos para la venta) utilizando proyecciones actualizadas en base a los dos posibles escenarios de la evolución de la pandemia, comentados en el punto anterior ("adapted normal" y "disruptive") y revisando al alza la tasa de descuento. La principal diferencia entre los dos escenarios es el periodo de recuperación de la pandemia, impacto en la economía y del fomento del teletrabajo.

En el caso de las autopistas, en el primer semestre del año se han distribuido dividendos por 98 millones de euros, comparado con los 151 millones de euros del primer semestre del año pasado. El

reestablecimiento de los niveles de dividendos anteriores al COVID-19 dependerá en gran medida del ritmo de recuperación de los activos. La recuperación de los niveles de tráfico e ingresos respecto a 2019 se estima que se produzca entre el año 2022 en la 407 ETR y entre 2021 y 2022 en las Managed Lanes.

En aeropuertos, este año no se esperan distribuciones de dividendo adicionales a las ya realizadas y el ritmo de distribuciones de los próximos años dependerá en gran medida de la duración y evolución futura de la pandemia. La recuperación de los niveles de tráfico de estos activos se espera que se más lento que en el caso de las autopistas. Los niveles de tráfico de 2019 de HAH y AGS se esperan recuperar en 2023 y 2024, respectivamente.

En el aeropuerto de Heathrow, la deuda sujeta a riesgo de default se localiza en la entidad Heathrow Finance PLC (aproximadamente 2.400 millones de libras). Se esperaban incumplir los covenants financieros RAR (Regulatory Asset Ratio: Deuda Neta dividida entre el RAB o base de activos regulada inferior a 92,5%) e ICR (Interest Cover Ratio: Flujo de las operaciones dividido entre los intereses superior a 1x) para el ejercicio 2020, test realizable en junio de 2021. Sin embargo, la Dirección de Heathrow ha acordado con los acreedores de Heathrow Finance un waiver para el covenant ICR y una modificación del covenant RAR, de forma que no se esperan incumplimientos en junio de 2021, y se considera que el Grupo puede cumplir con todas sus obligaciones en un periodo de al menos 12 meses.

En el caso de los negocios de Construcción y Servicios, el impacto se espera que sea más a corto plazo (en 2020 y 2021), provocado por la pérdida de ingresos consecuencia de la crisis económica tras la pandemia.

Anexo VI – Medidas Alternativas de Rendimiento

La compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF). Adicionalmente, la Dirección proporciona en el Informe de Gestión Intermedio 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. Adicionalmente, anexo a este documento se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales, disponible en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado y activos por derecho de uso de arrendamientos.
- **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe de Gestión Intermedio) como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado y de los activos por derecho de uso que se reportan en una línea separada).
- **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la

hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.

- **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LFL)

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos periodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado").

- En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
- Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
- En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de *reporting* (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- Con respecto a la división de Servicios, que en la Cuenta de Resultados Consolidada se presenta como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión Intermedio se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que esté clasificado por actividades discontinuadas.
- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión Intermedio y su reconciliación en el Anexo a este documento.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.
- **Comparativas:** el comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior, salvo por el siguiente ajuste, que se realizó exclusivamente en 2019: Con motivo de la adopción de la NIIF 16 sobre arrendamientos, y para una mejor comparación de las cifras de resultado bruto de explotación y resultado de explotación con las del año anterior, en el que aún no se aplicaba esta norma, se procedió a deshacer los ajustes por este concepto, revertiendo el ajuste por gasto financiero y amortización del derecho de uso y reconociendo un mayor gasto operativo por los arrendamientos, como si la nueva norma no se hubiera aplicado en 2019.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de Tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio. El pasivo por arrendamientos (por la aplicación de la nueva norma NIIF 16) no forma parte de la Deuda Neta Consolidada.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado de Deuda Neta del Informe de Gestión Intermedio.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una

compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:

- Deuda Neta de Proyectos de Infraestructuras. Es la deuda asegurada ("ring-fenced") que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.
- Deuda Neta ex Proyectos. Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

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

CARTERA

- **Definición:** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.
- **Reconciliación:** la cartera se presenta en las secciones Principales cifras de las secciones Servicios y Construcción del Informe de Gestión Intermedio. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. La reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web. Dicha conciliación se realiza en base a que el valor de cartera de una obra determinada se compone del valor de contratación de la misma menos la obra ejecutada, la cuál es el principal componente de la cifra de ventas. La diferencia entre la obra ejecutada y la cifra de ventas de Construcción y Servicios reportada en los Estados Financieros de Ferrovial se debe a que en la última se añaden los ajustes de consolidación suplididos, venta de maquinaria, ingresos por confirming y otros ajustes. Adicionalmente a las adjudicaciones y a la obra ejecutada, también impacta sobre el movimiento entre la cartera a origen (correspondiente al ejercicio anterior) y la cartera final (del ejercicio en curso), el impacto por tipo de cambio de las adjudicaciones realizadas en el pasado en moneda distinta al euro, las rescisiones (se da si hay finalización anticipada de un control), o los movimientos por cambio

de perímetro, tal y como se muestra en las tablas anexas al presente documento disponible en la Web.

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

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan de la siguiente manera:
 - Divisiones de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos): los resultados proporcionales de los proyectos de infraestructuras se calculan como la contribución a los resultados consolidados en

función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichos proyectos, independientemente del criterio de consolidación utilizado.

- Resto de divisiones: los resultados proporcionales incluyen las mismas cifras que la cuenta de resultados consolidada, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional no sería relevante.

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

- **Reconciliación:** la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en el Anexo proporcionado en la web.
- **Explicación del uso:** los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales 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 2020, que ha sido aprobado por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 30 de julio de 2020, 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 presencialmente a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Óscar Fanjul Martín
Vicepresidente

D. Ignacio Madridejos Fernández
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. Philip Bowman
Consejero

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejero

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo
Consejero

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar lo siguiente: los Consejeros D. Philip Bowman y D. Bruno Di Leo no estampan su firma en este documento porque participaron en la reunión del Consejo de Administración de 30 de julio de 2020 a distancia, por medios técnicos, dadas las restricciones a los desplazamientos impuestas por las autoridades a raíz de la crisis motivada por la COVID-19. Ambos Consejeros han votado a favor de la aprobación del informe de gestión intermedio consolidado de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondiente al primer semestre del ejercicio 2020.

D. Santiago Ortiz Vaamonde

Secretario del Consejo de Administración



FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estados Financieros Consolidados

Resumidos Intermedios

Junio 2020

30 de julio de 2020

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 30 DE JUNIO DE 2020 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2019	3
B	CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2020 Y 2019	4
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2020 Y 2019	5
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2020 Y 2019	6
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2020 Y 2019	7
F	NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2020	8
1	ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	8
2	IMPACTO COVID-19	9
3	RESUMEN DE LAS PRINCIPALES PLÍTICAS CONTABLES	14
4	INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS Y MERCADOS GEOGRÁFICOS	14
5	PRINCIPALES VARIACIONES DEL ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	15
6	PATRIMONIO NETO	22
7	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	23
8	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES Y DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	25
9	DESGLOSES RELATIVOS A LA CUENTA DE RESULTADOS	26
10	ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS DE INVERSIÓN	28
11	PLANTILLA	30
12	COMENTARIOS SOBRE ESTACIONALIDAD	31
13	OPERACIONES VINCULADAS	31
14	REMUNERACIONES AL CONSEJO	32
15	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	33
16	ANEXOS	34

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA A 30 DE JUNIO DE 2020 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2019

ACTIVO (Millones de euros)	NOTA	30.06.2020	31.12.2019
Activos no corrientes		12.039	12.358
Fondo de comercio de consolidación	5.2	245	248
Activos intangibles		60	62
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	5.3	6.920	6.880
<i>Activos modelo intangible</i>		6.016	5.998
<i>Activos modelo cuenta a cobrar</i>		904	883
Inversiones inmobiliarias		2	2
Inmovilizado material		293	299
Derecho de uso sobre activos en arrendamiento		116	126
Inversiones en asociadas	5.4	2.078	2.557
Activos financieros no corrientes	8	1.254	1.247
<i>Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas</i>		166	171
<i>Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros</i>	7	980	970
<i>Resto de cuentas a cobrar</i>		108	106
Impuestos diferidos	5.7	541	502
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	8.2	530	434
Activos corrientes		12.784	11.751
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	4.012	4.936
Existencias		725	699
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		131	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5.5	1.248	1.256
<i>Clientes por ventas y prestaciones de servicios</i>		907	891
<i>Otras cuentas a cobrar a corto plazo</i>		341	364
Derivados financieros a valor razonable	8.2	79	27
Tesorería y equivalentes	7	6.589	4.735
Sociedades de proyectos de infraestructuras		145	119
<i>Caja restringida</i>		6	6
<i>Resto de tesorería y equivalentes</i>		139	113
Sociedades ex-proyectos		6.444	4.617
TOTAL ACTIVO		24.823	24.109
PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)			
Patrimonio neto	6	4.503	5.087
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.689	4.304
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		814	783
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		1.343	1.347
Pasivos no corrientes		10.627	9.054
Déficit de pensiones		3	4
Provisiones a largo plazo	5.6	541	518
Pasivo por arrendamiento a largo plazo		70	82
Deuda financiera	7	9.030	7.565
<i>Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras</i>		5.485	5.471
<i>Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos</i>		3.545	2.094
Otras deudas		25	27
Impuestos diferidos	5.7	536	475
Derivados financieros a valor razonable	8.2	422	385
Pasivos Corrientes		8.350	8.621
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	2.843	3.491
Pasivo por arrendamiento a corto plazo		73	71
Deuda financiera	7	1.478	1.033
<i>Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras</i>		22	23
<i>Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos</i>		1.456	1.010
Derivados financieros a valor razonable	8.2	59	97
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		100	107
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	5.5	2.995	3.072
<i>Acreedores comerciales</i>		1.321	1.327
<i>Anticipos de clientes</i>		1.373	1.390
<i>Otras cuentas a pagar a corto plazo</i>		301	354
Provisiones para operaciones de tráfico	5.6	802	750
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		24.823	24.109

B. CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO 2020 Y EL 30 DE JUNIO 2019

(Millones de euros)	NOTA	30.06.2020			30.06.2019		
		ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	(*) AJUSTES VALOR RAZONABLE	TOTAL 2020	ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	(*) AJUSTES VALOR RAZONABLE	TOTAL 2019
Cifra de ventas	4	2.914	0	2.914	2.603	0	2.603
Otros ingresos de explotación		1	0	1	1	0	1
Total ingresos de explotación		2.915	0	2.915	2.605	0	2.605
Consumos		432	0	432	420	0	420
Otros gastos de explotación		1.811	0	1.811	1.810	0	1.810
Gastos de personal	11	544	0	544	493	0	493
Total gastos de explotación		2.787	0	2.787	2.723	0	2.723
Resultado bruto de explotación		128	0	128	-118	0	-118
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		96	0	96	74	0	74
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado		32	0	32	-192	0	-192
Deterioros y enajenación de inmovilizado	9.2	0	0	0	0	-21	-21
Resultado de explotación		32	0	32	-192	-21	-213
Resultado financiero financiación		-116	0	-116	-126	0	-126
Resultado derivados y otros resultados financieros		-10	0	-10	-3	-1	-3
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-126	0	-126	-129	-1	-129
Resultado financiero financiación		5	0	5	13	0	13
Resultado derivados y otros resultados financieros		7	-6	1	4	11	15
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		12	-6	6	17	11	28
Resultado financiero	9.3	-114	-6	-120	-112	11	-101
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5.4	-181	-46	-226	112	-36	76
Resultado consolidado antes de impuestos		-264	-51	-315	-192	-46	-238
Impuesto sobre sociedades	9.4	1	1	2	48	3	51
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		-263	-50	-313	-144	-43	-187
Resultado neto operaciones discontinuadas	9.5	-59	0	-59	137	0	137
Resultado consolidado del ejercicio		-323	-50	-373	-7	-43	-50
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		-7	0	-7	44	0	44
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		-329	-50	-379	37	-43	-6
<i>Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido)</i>				<i>-0,52/-0,52</i>			<i>-0,01/-0,01</i>
<i>Resultado neto por acción actividades discontinuadas (Básico / Diluido)</i>				<i>-0,08/-0,08</i>			<i>0,19/0,19</i>

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos y pasivos (ver Nota 8) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia.

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2020.

**C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES
 TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2020 Y 2019**

(Millones de euros)	30.06.2020	30.06.2019
a) Resultado consolidado del ejercicio	-373	-50
Atribuido a la Sociedad Dominante	-379	-6
Atribuido a socios externos	7	-44
b) Otros Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio	-105	28
Sociedades Integración Global	37	-11
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	90	-4
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	0	0
Diferencias de conversión	-30	-8
Efecto impositivo	-23	1
Sociedades Mantenidas para la venta	4	-9
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	1	-6
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	0	0
Diferencias de conversión	3	-6
Efecto impositivo	0	3
Sociedades Puesta en Equivalencia	-146	48
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-22	-12
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-25	-26
Diferencias de conversión	-110	78
Efecto impositivo	11	7
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	43	0
Sociedades Integración Global	0	0
Sociedades Mantenidas para la venta	43	0
Sociedades P. Equivalencia	0	0
b+c) Total Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio	-62	28
a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL	-435	-22
Atribuido a la Sociedad Dominante	-469	-2
Atribuido a socios externos	34	-20

(*) 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 6).

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2020.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2020 Y 2019

(Millones de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN / FUSIÓN	ACCIONES PROPIAS	OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	AJUSTES CAMBIOS DE VALOR	RESULTADOS ACUMULADOS Y OTRAS RESERVAS	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Saldo a 31.12.2019	147	995	-75	505	-1.195	3.927	4.304	783	5.087
Resultado consolidado del ejercicio						-379	-379	7	-373
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio					-89		-89	27	-62
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	-89	-379	-469	34	-435
Acuerdo dividendo flexible	1	-94					-93		-93
Otros dividendos							0	-9	-9
Operaciones de autocartera	0	-74	-74			74	-74	0	-74
Retribución al accionista	1	-168	-74	0	0	74	-167	-9	-176
Ampliaciones/reducciones capital Sist. retributivos vinculados a la acción						-17	-17	0	-17
Obligaciones perpetuas subordinadas				-5		-4	-9	0	-9
Variaciones de perímetro y operaciones con minoritarios						48	48	0	48
Otros movimientos						-1	-1	0	-1
Otras transacciones				-5		26	21	6	27
Saldo a 30.06.2020	148	826	-149	500	-1.284	3.648	3.689	814	4.503

(Millones de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN / FUSIÓN	ACCIONES PROPIAS	OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	AJUSTES CAMBIOS DE VALOR	RESULTADOS ACUMULADOS Y OTRAS RESERVAS	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Saldo a 31.12.2018	148	1.273	-128	504	-1.261	3.993	4.530	833	5.363
Transición NIIF 16 (Nota 2.2)						-24	-24	0	-24
Saldo a 01.01.2019	148	1.273	-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	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	0	0	-37	-168	-21	-190
Ampliaciones/reducciones capital 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	-5	0	-11	-16	25	9
Saldo a 30.06.2019	149	1.207	-194	499	-1.257	3.915	4.319	816	5.135

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2020.

E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2020 Y EL 30 DE JUNIO DE 2019

(Millones de euros)	NOTA	2020	2019
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante		-379	-6
Ajustes al resultado		596	98
<i>Minoritarios</i>		7	-44
<i>Resultado neto operaciones discontinuadas</i>		59	-137
<i>Impuesto</i>		-2	-51
<i>Resultado por equivalencia</i>		226	-76
<i>Resultado financiero</i>		120	101
<i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i>		0	21
<i>Amortizaciones</i>		96	74
<i>Resultado Bruto de explotación (RBE) operaciones discontinuadas</i>	9.5	90	210
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		217	92
Pago de Impuesto		-38	-21
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.5	61	-451
Cobro dividendos y otros flujos procedentes de sociedades puestas en equivalencia	5.4	131	242
Flujo de operaciones		371	-137
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-50	-78
Inversión proyectos Infraestructuras	5.3	-47	-55
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades		-31	-12
Intereses recibidos		32	42
Inversión caja restringida largo plazo		-11	-99
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades	1	348	3
Flujo de inversión		241	-199
Flujo antes de financiación		612	-336
Flujo de capital procedente de socios externos		8	31
<i>Dividendo flexible</i>		-93	-102
<i>Compra de Autocartera</i>		-74	-66
Remuneración al accionista	6	-167	-168
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-9	-17
Otros movimientos de fondos propios		-7	-6
Flujo financiación propia		-175	-160
Intereses pagados		-146	-131
Pago por arrendamientos (NIIF 16)		-60	-59
Aumento endeudamiento financiero		1.922	476
Disminución endeudamiento financiero		-18	-104
Variación endeudamiento financiero actividades discontinuadas		-36	0
Flujo de financiación		1.487	22
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-111	41
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		0	0
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas y mantenidos para la venta		-134	26
Variación tesorería y equivalentes	7	1.854	-246
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.735	4.005
Tesorería y equivalentes al final del periodo		6.589	3.759

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2020.

F. NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS 30 DE JUNIO DE 2020

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 (actividad discontinuada), 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 2019 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 2019.

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 5.4 (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 y operaciones con minoritarios

En junio de 2020 se llevó a cabo la venta de 1.276.505 acciones de Budimex (equivalente al 5% de la participación de la compañía), sin impacto en la Cuenta de Resultados ya que se mantiene una posición de control en la compañía (50,1%). El impacto en caja de la transacción asciende a 58 millones de euros (255 millones de zlotys). La diferencia entre el precio de la transacción y el valor contable de la participación vendida (48 millones de euros) se ha registrado como reservas atribuibles a la sociedad dominante.

Asimismo, el pasado 30 de junio de 2020, Ferrovial cerró la venta de su filial australiana de Servicios Broadpectrum a Ventia por 465,5 millones de dólares australianos (unos 291 millones de euros). La operación se ha saldado con unas pérdidas de -64 millones de euros (ver Nota 1.3)

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

A 30 de junio de 2020, la Compañía reporta como actividades discontinuadas los principales activos y pasivo vinculados a la División de Negocio de Servicios y sigue manteniendo abiertos diferentes procesos de venta sobre las áreas de actividad de la división.

Como se comenta en la Nota 1.2, el pasado 30 de junio de 2020, Ferrovial cerró la venta de su filial australiana Broadpectrum por 465,5 millones de dólares australianos (unos 291 millones de euros). El hito se ha alcanzado después de que la transacción haya recibido las autorizaciones regulatorias y de competencia.

La operación se enmarca dentro del proceso de desinversión de su filial de Servicios iniciado en febrero de 2019 y comprende el traspaso de los negocios de Broadpectrum en los mercados de Australia y Nueva Zelanda. Esta transacción ha supuesto una pérdida de 64 millones de euros en la línea de Resultado neto de operaciones discontinuadas, correspondiente principalmente a la reclasificación desde fondos propios a resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión y a los derivados (cobertura de inversión neta en el extranjero) utilizados a efectos de cobertura según la NIC 21. Dicho impacto tiene su origen en la depreciación del dólar australiano respecto al euro entre la fecha de compra y la fecha de desinversión. Dicha pérdida no tiene impacto ni en caja ni en fondos propios. Esta cifra no incluye el valor de la participación del 50% en una joint venture con un socio local que ha sido vendida al mismo en julio 2020 por 20 millones de dólares australianos (12 millones de euros).

El impacto en caja de la operación asciende a 288,1 millones de euros, de los cuales 291 millones de euros corresponden al precio pagado por Ventia (465,5 millones de dólares australianos), menos 2,3 millones de euros de costes asociados a la venta. El impacto en el flujo de caja por la salida de perímetro asciende a -77 millones de euros por la variación de posición neta de tesorería, principalmente por la cancelación de posiciones intercompañía que el Grupo disponía con su filial australiana.

Respecto al resto de actividades, tal y como se indicó en la Junta General de Accionistas celebrada el pasado 17 de abril de 2020, el Grupo sigue a fecha de emisión de estos estados financieros comprometido con la venta de la división de Servicios, aunque la actual situación provocada por el COVID-19 podría retrasar la operación. En este sentido, existen

distintos mandatos de asesores en vigor y se están teniendo conversaciones con potenciales inversores, siendo el objetivo vender dichos activos a un precio que sea razonable de acuerdo con su actual valor de mercado.

Al cierre de estos estados financieros intermedios se ha realizado un ejercicio de estimación del valor razonable.

Como ya se hizo al cierre de las cuentas de 2019, la metodología de valoración utilizada ha sido la de valoración por múltiplos de transacciones comparables utilizando como referencia el EBITDA estimado para 2020. En dicho análisis se ha considerado el impacto del COVID-19 con el objetivo de obtener un EBITDA normalizado que refleje la mejor estimación de la situación de estas compañías a futuro. En cuanto a los múltiplos utilizados se han tomado las referencias disponibles, tanto las relativas a las ofertas recibidas en 2019, las de empresas cotizadas, y la de transacciones comparables, incluyendo transacciones realizadas post COVID-19 de las que se dispone de información. El valor por múltiplos se ha contrastado con una valoración por descuento de flujos de caja.

Tras el ejercicio realizado se ha registrado un deterioro adicional en el primer semestre de 44 millones de euros en Amey. En el resto de los negocios de servicios se ha reconocido un resultado (excluyendo amortizaciones según IFRS 5) de 49 millones de euros.

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 2020 como para el ejercicio 2019 (ver Nota 9.5). Conforme a lo establecido en la NIIF 5, dicho resultado no incluye la amortización de estos activos. También recoge dicho epígrafe los posibles resultados por deterioros debido a la actualización al valor razonable de los activos, así como el resultado final generado en el momento de la venta.
- A efectos de balance, se han reclasificado todos los activos y pasivos asignables a la actividad de Servicios a las líneas denominadas "Activos/Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas".
- En la Nota 10 de Activos y Pasivos contingentes y compromisos de inversión la información desglosada incluye la correspondiente a las actividades discontinuadas.
- En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como actividades discontinuadas a junio 2020 y diciembre 2019:

(Millones de euros)	2020.JUN	2019.DEC	Var.
Activos no corrientes	3.063	3.944	-881
Fondo de comercio	1.330	1.708	-378
Activos intangibles	202	390	-188
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	425	423	2
Inmovilizado material	380	498	-118
Derecho de uso	285	377	-92
Impuestos diferidos	264	421	-157
Otros activos no corrientes	177	127	50
Activos corrientes	1.758	2.271	-513
Existencias	27	59	-32
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.236	1.606	-370
Tesorería y equivalentes	458	570	-112
Otros activos corrientes	37	36	1
TOTAL Activo	4.821	6.215	-1.394
Provisión valor razonable	-809	-1.279	470
TOTAL Activos clasif. como act. Discontinuadas	4.012	4.936	-924

(Millones de euros)	2020.JUN	2019.DEC	Var.
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	40	44	-4
Pasivos no corrientes	1.197	1.423	-226
Provisiones a largo plazo	262	272	-10
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	136	191	-55
Deuda financiera	348	544	-196
Otros pasivos no corrientes	451	416	35
Pasivos corrientes	1.606	2.024	-418
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	46	77	-31
Deuda financiera	69	56	13
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	1.260	1.661	-401
Provisiones para operaciones de tráfico	211	224	-13
Otros pasivos corrientes	20	6	14
TOTAL Pasivos clasif. como act. Discontinuadas	2.843	3.491	-648

2. Impacto COVID-19

La Organización Mundial de la Salud declaró el COVID-19 pandemia global en marzo de 2020. La mayor parte de las operaciones de Ferrovial se encuentra en países que están en mayor o menor medida expuestos al brote de COVID-19, y que han tomado medidas drásticas como la declaración de estado de emergencia, cierre de fronteras para viajeros internacionales y restricción de movimientos de sus propios ciudadanos.

Estas medidas han provocado una reducción en el consumo, las actividades comerciales y la producción industrial que han afectado severamente a su economía, lo cual ha supuesto una reducción en la demanda de los servicios ofrecidos por Ferrovial, especialmente, aunque no de forma exclusiva, en aquellos relacionados con la movilidad.

Con el objeto de presentar de forma global el impacto que ha supuesto el desarrollo de la pandemia y en línea con lo recomendado por ESMA se presenta en esta nota una explicación sobre el impacto que la pandemia ha tenido en los estados financieros del primer semestre, descripción del análisis realizado para concluir que la sociedad puede seguir trabajando bajo el principio de empresa en funcionamiento, análisis realizado sobre el impacto que el COVID-19 puede tener en el posible deterioro de activos y evaluación del posible impacto en los principales riesgos financieros, incluyendo un análisis sobre el riesgo de incumplimiento de covenants en los contratos de financiación.

2.1 Impacto de los estados financieros del primer semestre y medidas mitigantes adoptadas

Los efectos del COVID-19 sobre los resultados de los negocios de Ferrovial han sido los siguientes:

División Aeropuertos

La pandemia ha supuesto una reducción drástica en el volumen de pasajeros tanto en Heathrow como en AGS (sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton), ambas sociedades consolidadas por puesta en equivalencia.

La evolución de los pasajeros en los meses posteriores al comienzo de la pandemia ha sido la siguiente:

Evolución pasajeros (*)	abr-20	may-20	jun-20
Heathrow	-97,0%	-96,7%	-95,2%
Aberdeen	-86,0%	-87,5%	-83,6%
Glasgow	-99,4%	-99,7%	-98,7%
Southampton	-99,1%	-98,7%	-97,6%
TOTAL AGS	-96,4%	-97,0%	-95,6%

(*) En comparación con el mismo mes del año anterior

Esta reducción en el tráfico ha supuesto una caída en un importe similar de las cifras de ingresos en todos los aeropuertos, lo que ha tenido una repercusión directa en la cuenta de resultados de ambas compañías.

Adicionalmente al impacto de la reducción del tráfico, en el caso del aeropuerto de Heathrow se ha registrado una provisión de restructuración de -37 millones de libras (-8 millones de euros al % de Ferrovial) relacionadas con las medidas de ahorro de costes de personal que posteriormente se comentan, y un deterioro de activos fijos de -85 millones de libras (-20 millones de euros al % de Ferrovial), relacionado con costes capitalizados de proyectos que no se esperan poder llevar a cabo. En AGS, se ha dotado una provisión por despidos de 1,6 millones de libras (0,8 millones de euros al % de Ferrovial).

Igualmente, en el aeropuerto de Heathrow se ha producido un impacto negativo en la cuenta de resultados por la variación de derivados por un total de -49 millones de euros al % de Ferrovial, concretamente por derivados de inflación (-23 millones de euros), de tipo de interés (-14 millones de euros) y de tipo de cambio (-12 millones de euros), y cuyo valor negativo ha aumentado principalmente debido al efecto del empeoramiento del riesgo de crédito y a la bajada de los tipos de interés en el

Reino Unido, provocada por las actuaciones anunciadas por el Banco de Inglaterra con el objeto de mitigar los impactos macroeconómicos de la pandemia, que ha impactado en las tasas de descuentos utilizadas para la valoración de dichos derivados.

El conjunto de estos impactos ha supuesto que Heathrow aporte unas pérdidas a Ferrovial de -222 millones de euros en los seis primeros meses de 2020. En el caso de AGS, las pérdidas ascienden a -31 millones de euros.

Tanto en Heathrow como en los aeropuertos regionales de AGS se han tomado medidas orientadas tanto a amortiguar el impacto en las cuentas de resultados como a preservar el nivel de caja disponible en ambas compañías. Entre estas medidas destacan:

- Reducción de gastos operativos de aproximadamente 300 millones de libras en Heathrow y 27 millones de libras en AGS (ambas cifras se refieren a la estimación del impacto total en el ejercicio 2020). Dentro de estas medidas se incluyen medidas para ajustar los gastos de personal al nivel de actividad (reducciones temporales de empleo, reducción salarial, cancelación de bonus, congelación de nuevas contrataciones, restructuración organizativa), re-negociación de contratos con proveedores y paralización de actividades no esenciales.
- Maximización de ingresos, aprovechando el exceso de capacidad para priorizar los vuelos de cargo.
- Reducción de inversiones en inmovilizado por aproximadamente 650 millones de libras en Heathrow y 23 millones de libras en AGS.
- Reducción de dividendos. No se esperan distribuciones de dividendo este año, adicionales a las ya realizadas, y el ritmo de distribuciones de los próximos años dependerá en gran medida de la duración y evolución futura de la pandemia.

División Autopistas

Los tráficos se vieron severamente afectados en el mes de abril, si bien en las principales autopistas que opera Ferrovial se está produciendo una recuperación progresiva. La evolución del tráfico en las principales autopistas de Norte América en el segundo trimestre de 2020 ha sido la siguiente:

Evolución tráficos (*)	abr-20	may-20	jun-20
407 ETR	-80,4%	-73,7%	-57,8%
NTE	-65,0%	-49,8%	-31,3%
LBJ	-72,2%	-61,4%	-45,6%
NTE 35W	-56,8%	-36,1%	-15,9%

(*) En comparación con el mismo mes del año anterior

La caída de los tráficos ha provocado que el resultado de explotación de la división de autopistas se haya reducido hasta 152 millones de euros, en comparación con el resultado del mismo periodo del año anterior (207 millones de euros). Igualmente, la aportación de los negocios que se integran por puesta en equivalencia, entre los que destaca la 407 ETR, también se ha visto reducida significativamente (27 millones de euros, en comparación con 75 millones de euros en 2019).

Las autopistas se están adaptando a la nueva situación tomando determinadas **medidas mitigantes** entre las que se encuentran:

- Reducción de gastos operativos: menores gastos de mantenimiento y reparación de carreteras, menores costes de cobro de

peajes, reducción de campañas de comunicación y marketing o reducciones temporales de empleo.

- Retraso de actuaciones en inversión en inmovilizado. Se estima un impacto conjunto de esta medida junto con la anterior de 33 millones de euros (en términos proporcionales).
- Reducción de dividendos. La 407 ETR no ha pagado el dividendo del segundo trimestre. El Consejo de la autopista evaluará las futuras distribuciones en función de la evolución de la pandemia.

División Construcción

A diferencia del negocio de Aeropuertos y Autopistas, en esta división el impacto ha sido más reducido y con desigual distribución por regiones, siendo España y Sudamérica las más afectadas por menor ritmo de ejecución en obras con costes fijos, retrasos en la llegada de personal y de suministros, costes de aceleración y material adicional de seguridad y salud. El impacto total en el resultado de explotación asciende a - 44 millones de euros.

En esta área de negocio se han puesto también en marcha medidas mitigantes orientados a la reducción de costes (estimadas en 3 millones de euros), así como a la puesta en marcha de reclamaciones de compensación por el impacto que se puede generar en el retraso y/o en el coste de la ejecución de los proyectos en aquellos contratos cubiertos por cláusulas de fuerza mayor o similares.

División Servicios (actividad discontinuada)

El COVID-19 también ha tenido un efecto negativo en la división de Servicios, especialmente durante los meses de confinamiento (abril y mayo en España; un poco más largo en Reino Unido, hasta finales de junio), afectando especialmente a los ingresos relacionados con servicios de movilidad, como servicios a bordo en trenes y mantenimiento de carreteras en concesiones de peaje en sombra, así como en tratamiento de residuos, por menores volúmenes por la reducción de la actividad industrial. El impacto en el resultado bruto de explotación de esta división ha ascendido a -71 millones de euros.

En relación a las medidas mitigantes llevadas a cabo, en España Ferrovial Servicios se ha acogido en determinados contratos a la posibilidad de utilizar expedientes temporales de regulación de empleo (ERTEs).

En el Reino Unido, Amey se ha acogido a una serie de iniciativas impulsadas por el Gobierno Británico para asistir a la economía como:

- Subsidio del 80% del sueldo de los empleados que se han sido dados de baja temporalmente (furlough), con un límite de 2.500 libras por empleado.
- Cobros anticipados de clientes públicos con el objeto de sostener la liquidez de los prestadores de servicios públicos a la administración.
- Posibilidad de diferimiento del pago de impuestos hasta finales del periodo anual, tanto para 2020 como 2021. En concreto, Amey ha diferido el pago de IVA del periodo de marzo a abril de 2020 hasta el 31 de marzo de 2021. También ha diferido pagos relacionados con retenciones relativas al impuestos de la renta de los trabajadores desde marzo hasta finales de junio de 2020.

El impacto estimado de las reducciones de costes mencionadas asciende a 28 millones de euros en el total de la división, a los que hay que añadir 25 millones de euros adicionales por ERTÉ's y furlough.

Impacto en el flujo de caja

El impacto de la pandemia en el flujo de caja de los negocios de infraestructuras se cuantifica por la reducción en los dividendos recibidos (principalmente por la cancelación del dividendo del segundo trimestre de la 407 ETR y de Heathrow). La evolución de los dividendos con respecto al mismo periodo del año anterior ha sido la siguiente:

Dividendos recibidos (*)	jun-20	jun-19	Variación
407 ETR	89	146	-57
HAH	29	58	-29
AGS	0	11	-11
Otros	14	28	-13
TOTAL	133	244	-111

(*) En comparación con el mismo periodo del año anterior

En la división de Construcción, los impactos en el flujo de caja se asemejan en gran medida a la evolución de los resultados (-47 millones de euros). Por el contrario, la división de Servicios ha tenido un efecto temporal positivo en el flujo de caja, como consecuencia de las medidas gubernamentales en España y Reino Unido, que se explican en el apartado anterior. Este impacto positivo se espera que revierta en los próximos meses.

2.2 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Ferrovial se enfrenta a la situación económica actual con una posición de liquidez en máximos históricos. En junio de 2020, ex-proyectos de infraestructuras, la liquidez alcanza los 7.508 millones de euros, incluyendo la división de Servicios, así como las líneas de liquidez disponibles a nivel ex proyectos por valor de 695 millones de euros. La posición neta de caja ex infraestructuras se situó en 1.668 millones de euros al cierre de junio de 2020 (incluyendo la división de Servicios). Es reseñable igualmente que el conjunto de activos y pasivos a corto plazo, incluyendo la caja y la deuda, tiene un saldo positivo a cierre de junio de 2020.

A pesar del impacto relevante que el COVID-19 ha tenido para la economía global, las compañías que tienen una buena posición de liquidez y un robusto balance de situación deberían salir de la pandemia en mejores condiciones. La incertidumbre sobre la duración de las restricciones exige prudencia hasta que la situación sanitaria esté controlada.

En este sentido y con el objeto de concluir sobre si la empresa puede seguir trabajando bajo el principio de empresa en funcionamiento, el grupo ha realizado un análisis de las necesidades futuras de caja, centrado especialmente en lo que queda del ejercicio 2020 y en el ejercicio 2021. Para dichos análisis se han considerado dos escenarios sobre la recuperación de la pandemia "adapted normal" y "disruptive", siendo la diferencia entre ambos, que, en el escenario "disruptive" se producen rebrotes significativos en el segundo semestre de 2020, lo que implicaría un mayor deterioro económico y un retraso en la recuperación.

Adicionalmente sobre dichos escenarios, se han incluido una serie de hipótesis estrés sobre la evolución de la caja de la compañía entre las que destacan:

- Asunción de no recepción de dividendos adicionales en 2020 ni en 2021 procedentes de proyectos de infraestructuras.

- Empeoramiento de las proyecciones de caja en el negocio de Construcción.
- Retraso de los procesos de venta actualmente en curso hasta más allá de 2021.
- Necesidades puntuales de recapitalización en determinados proyectos por incumplimiento de los contratos de financiación (rotura de covenants).

La conclusión de dicho análisis es que, a pesar de que dicho escenario implicaría un deterioro muy significativo de la posición de caja de la compañía, se seguiría manteniendo una posición de caja suficiente para hacer frente a los compromisos asumidos, por lo que se concluye que teniendo en cuenta la información disponible, no se tiene conocimiento de incertidumbres materiales relacionadas con hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo de continuar como empresa en funcionamiento durante el plazo de los próximos doce meses desde la firma de estos estados financieros.

2.3 Impacto en el deterioro de activos

Como se ha comentado anteriormente, las principales incertidumbres provocadas por el COVID-19 se centran en los proyectos de infraestructuras (autopistas y aeropuertos), debido a la drástica reducción del tráfico en las autopistas por las restricciones impuestas a la movilidad y del número de pasajeros en los aeropuertos.

Además, la evolución futura de dichos activos está sujeta a una serie de incertidumbres como cuál puede ser el impacto en los tráficos de la congelación de la economía, el fomento del uso del teletrabajo y del comercio electrónico (en este caso el impacto es positivo por el incremento en el tráfico de vehículos pesados y comerciales por actividades de distribución/logística) o las medidas de distanciamiento social, que van a cambiar, al menos temporalmente, los hábitos de movimiento de los ciudadanos.

Dicha evolución y las incertidumbres sobre la evolución futura se han considerado un indicio a efectos de analizar la posible existencia de deterioros en los activos vinculados a dichas actividades. En este sentido se ha realizado test de deterioro de los principales activos (todas las autopistas y aeropuertos, Webber, Budimex, Transchile y compañías de servicios mantenidos para la venta) utilizando proyecciones actualizadas en base a los dos posibles escenarios de la evolución de la pandemia, comentados en el punto anterior (“adapted normal” y “disruptive”) y revisando las tasas de descuento aplicadas al alza. La principal diferencia entre los dos escenarios es el periodo de recuperación de la pandemia, impacto en la economía y del fomento del teletrabajo.

Respecto al impacto a corto y medio plazo del COVID-19 en los principales activos de autopista, cabe señalar que la recuperación de los niveles de ingresos respecto a 2019 en el escenario “adapted normal” se estima que se produzca en 2022 en la 407 ETR y entre 2021 y 2023 en los Managed Lanes (en el escenario “disruptive” en 2023 en la 407 ETR y entre 2022 y 2024 en los Managed Lanes).

En caso de los aeropuertos, debido a la incertidumbre que ha generado el COVID-19 en el sector, se ha utilizado un escenario base donde la recuperación de los niveles de tráfico se espera que sea más lenta que en las autopistas. Los niveles de tráfico de 2019 de HAH y AGS se esperan recuperar en 2023 y 2024, respectivamente.

Respecto a las tasas de descuento utilizadas para realizar los test de deterioro, la compañía ha analizado la evolución de los principales parámetros de mercado y ha decidido incrementar la tasa de descuento entre 25 y 50 puntos básicos respecto a los niveles pre-COVID. A pesar de la reducción de la tasa libre de riesgo en los principales mercados en los que opera Ferrovial, el reciente aumento de la percepción del riesgo y de la rentabilidad esperada por los inversores provocado por la pandemia justifica dicho incremento en el coste de capital. Es importante señalar que la compañía utiliza parámetros conservadores en el caso de la tasa libre de riesgo, mediante la normalización de ésta (las tasas libres de riesgo normalizadas son entre 100 y 150 puntos básicos superiores al spot).

Tal y como se describe en más detalle en la Nota 5, tras el ejercicio realizado se ha concluido que, con la información disponible a la fecha, no se prevé la existencia de deterioro en los activos analizados.

En el caso de los negocios de Construcción y Servicios, el impacto se espera que sea más a corto plazo (en 2020 y 2021), provocado por la pérdida de ingresos consecuencia de la crisis económica tras la pandemia.

Respecto al negocio de Construcción, el impacto en los dos activos que tienen fondo de comercio asignado, Budimex en Polonia y Webber en Texas USA, ha sido reducido, existiendo una diferencia relevante entre su valor en uso (valor razonable en Budimex en base a su actual cotización) y su valor contable.

Por último, respecto al negocio de Servicios, dado que dichos activos continúan clasificados como actividades discontinuadas, al cierre del primer semestre se ha realizado una actualización del valor razonable de los mismos, en la que se incorpora la estimación del impacto del COVID-19. Tras el ejercicio realizado se ha registrado un deterioro en el primer semestre de 44 millones de euros en Amey. En el resto de los negocios de Servicios no se han registrado deterioros. Un detalle mayor sobre el criterio aplicado se explica en la Nota 1.3.

2.4 Impacto en riesgos financieros

Covenants

Los covenants más relevantes existentes en los contratos de financiación del Grupo son aquellos que pueden suponer un default de la deuda, y se engloban en las áreas de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos).

Autopistas

En los contratos de financiación de los principales proyectos de autopistas no existen ratios de “default” (incumplimiento) financiero que puedan implicar la amortización anticipada de la deuda. Únicamente existe el denominado ratio “lock-up” de bloqueo de dividendos, que sí puede impedir las distribuciones de dividendos por parte de las autopistas.

La decisión de la 407 ETR de no pagar el dividendo del segundo trimestre se explica como una medida de prudencia ante la incertidumbre, más que a un impedimento contractual, ya que las estimaciones actuales de Ferrovial para los principales activos es que no se llegará a activar el bloqueo de dividendos por incumplimiento del ratio “lock-up”, si bien las perspectivas siguen siendo inciertas.

Aeropuertos:

En el aeropuerto de Heathrow, la deuda sujeta a riesgo de incumplimiento de covenants se localiza en la entidad Heathrow Finance PLC (aproximadamente 2.400 millones de libras). Se ha recibido aprobación de los acreedores de Heathrow Finance (con más de un 95% de apoyo) de un waiver para el covenant de ICR (Interest Cover Ratio: Flujo de las operaciones dividido entre los intereses superior a 1x) para el año 2020 y una modificación del covenant RAR (Regulatory Asset Ratio: Deuda Neta dividida entre el RAB o base de activos regulada inferior a 92,5%), aumentando el límite del 92,5% actual al 95% en 2020 y al 93,5% en 2021. De esta forma, no se esperan incumplimientos en junio de 2021, y se considera que el Grupo puede cumplir con todas sus obligaciones en un periodo de al menos 12 meses. El mencionado waiver establece una serie de condiciones para el pago de dividendos y un mínimo de liquidez de 200 millones de libras temporalmente. Además, Heathrow concede a sus bonistas una subida de la rentabilidad de hasta un 0,75% adicional, un 0,25% concedido desde el día en que el waiver es efectivo, y dos tramos adicionales de 0,25% si el RAR se encuentre por encima del 92,5%, y el restante si el rating de cualquier bono cae por debajo de Ba3 o BB-.

En AGS, se preveía incumplir dos covenants financieros, concretamente los ratios de Deuda Financiera Neta / EBITDA < 9,5x, y el Ratio de Cobertura al Servicio de la Deuda (RCSD) >1,1x en 2020. El día 15 de junio se obtuvo un waiver para dichos covenants financieros de junio y diciembre 2020. El waiver de diciembre está sujeto a un test de liquidez realizable el 30 de noviembre de 2020. Si bien las proyecciones de liquidez indicaban un cumplimiento de dicho test, la actual elevada incertidumbre podría provocar desviaciones a esas proyecciones. La compañía está trabajando en posibles soluciones mitigantes con respecto al waiver de diciembre ante ese eventual escenario.

Deuda corporativa:

La deuda corporativa se compone principalmente de los siguientes instrumentos de deuda: bonos corporativos, pagarés (Euro Commercial Paper) y líneas de liquidez corporativa. Ninguno de estos instrumentos incluye ratios de default financiero, por lo que no existe un riesgo de incumplimiento de este tipo de obligaciones.

Valoración de derivados

La pandemia del coronavirus y sus consecuencias económicas han provocado movimientos importantes en los mercados financieros que tienen un impacto directo en la valoración de la cartera de derivados del grupo Ferrovial. Cabe destacar la caída de los tipos de interés en determinadas monedas y el aumento del riesgo de crédito generalizado.

Tipos de interés

En algunas regiones la pandemia ha obligado a los Bancos Centrales a llevar a cabo bajadas de tipos de interés de emergencia y a adoptar medidas de liquidez extraordinarias que han provocado caídas generalizadas de los tipos de interés.

Estos movimientos tienen un efecto directo en la valoración de los derivados, especialmente en los Interest Rate Swaps (IRS). Estas caídas de tipos de interés en libra esterlina y dólar estadounidense han tenido un impacto directo en la valoración de los IRS de Ferrovial en el período febrero-junio 2020 (-2 millones de libras y -3 millones de dólares americanos, con contrapartida en reservas). Por su parte, en el caso de Heathrow, se ha registrado un impacto de -14 millones de euros en el resultado neto atribuible a Ferrovial por este concepto en el primer semestre de 2020.

Riesgo de Crédito

El aumento del riesgo de crédito derivado de las consecuencias en la economía de la pandemia ha provocado un fuerte ensanchamiento de los spreads de crédito y de los Credit Default Swaps (CDS), así como deterioro en la calidad crediticia de algunos proyectos y contrapartidas. Este efecto tiene un impacto directo en el cómputo de los ajustes por riesgo de crédito de los derivados. En general, el incremento del riesgo de crédito tiene un efecto positivo en los derivados de pasivo (valoración negativa) y negativo en los derivados de Activo (valoración positiva). En concreto, ha supuesto un impacto entre febrero y junio de 2020 de +26 millones de euros en los IRS en euros y de -14 millones de euros en el derivado de inflación de Autema. Estos impactos han sido registrados en reservas.

Este aumento del riesgo de crédito podría ser una fuente de ineffectividad en la contabilidad de coberturas, si bien, tras las pruebas realizadas hasta la fecha, no ha supuesto una pérdida de efectividad en ninguno de los derivados del grupo Ferrovial, excepto en los cross currency swaps de Heathrow, que han tenido un impacto de -12 millones de euros netos en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial a Junio 2020.

Inflación UK (RPI)

Si bien los niveles de inflación prevista en Reino Unido (RPI) se encuentran en niveles ligeramente más bajos a los de inicios de la pandemia, lo que beneficia a la cartera de Index Link Swaps de Heathrow (ILSs) cuyos pagos están ligados a la inflación esperada, la fuerte caída de los tipos de interés nominales en GBP ha provocado un impacto negativo mayor debido al efecto negativo de los factores de descuento sobre estos productos (-23 millones de euros netos al porcentaje de participación de Ferrovial, con impacto en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias).

Deterioro de activos financieros

El procedimiento establecido por el Grupo para el deterioro de cuentas a cobrar está basado en el modelo de pérdidas esperadas de la NIIF 9. Con periodicidad anual, el Grupo revisa el rating de los clientes (o entidades concedentes para los activos financieros bajo CINIIF 12), y calcula un porcentaje que refleja la probabilidad de que ocurra un incumplimiento de las obligaciones de pago y el porcentaje de pérdida que supondría el mismo.

Como consecuencia de la pandemia, el Grupo ha adelantado el ejercicio de revisión crediticia, que habitualmente se realiza a finales del año, y se ha identificado un incremento de las probabilidades de impago en algunos activos, lo cual ha supuesto el registro contable de la pérdida correspondiente. Concretamente, se trata de proyectos de infraestructuras bajo el modelo de activo financiero de la CINIIF 12, todos ellos situados en España. El impacto neto en la cuenta de resultados de las pérdidas contabilizadas es el siguiente: Autopista Terrassa Manresa (Autema) – 3,3 millones de euros, Concesionaria de Prisiones Figueras –0,2 millones de euros y Concesionaria de Prisiones Lledoners –0,2 millones de euros.

3. Resumen de las principales políticas contables

3.1 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 2020, 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 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 2019. 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 2019, las cuales fueron preparadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) en vigor.

3.2 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 2020.

El 1 de enero de 2020 entraron en vigor en la Unión Europea las siguientes normas con posible impacto en los estados financieros consolidados resumidos intermedios: modificación a la NIIF 3 Definición de negocio; modificación a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 por la reforma de la tasa de interés de referencia; modificaciones a las NIC 1 y 8 para alinear la definición de materialidad o con importancia relativa contenida en el marco conceptual.

De las normas de primera aplicación el 1 de enero de 2020, el impacto más relevante corresponde a la adopción de las modificaciones de la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 por la reforma de la tasa de interés de referencia. Esta reforma tiene por objeto la sustitución de los índices utilizados como referencia del interés promedio al que un determinado número de entidades financieras se concederían financiación interbancaria no garantizada en diferentes plazos y divisas, como el EURIBOR o el LIBOR.

El grupo ha aplicado retroactivamente esta modificación a la norma para las relaciones de cobertura existentes a 1 de enero 2020 o que han sido designadas a partir de dicha fecha y que están impactadas por la reforma de las tasas de referencia.

Los instrumentos de cobertura y elementos cubiertos dentro del alcance de la modificación de las tasas de interés por tipología de cobertura es la siguiente:

Benchmark	Nocional (MEUR)	Nocional (M Divisa)
Euribor	2.386	2.386
IRS	2.386	2.386
Libor GBP	1.787	1.678
IRS	626	569
CCS	1.161	1.109
Libor USD	322	367
IRS	72	81
CCS	250	286

El grupo aplicará esta modificación de la norma NIIF 9 hasta que la incertidumbre respecto al calendario o al importe de los flujos de efectivo de la partida cubierta o del instrumento de cobertura finalice o se discontinue la relación de cobertura.

3.3 Nuevas normas y modificaciones no aplicadas en el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2020 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 para su uso en la Unión Europea son: Modificaciones a la NIC 1 Clasificación de pasivos como corrientes o no corrientes; Modificación a la NIIF 16 Reducciones del alquiler relacionadas con el COVID-19; Modificaciones a la NIIF 3 Combinaciones de negocio, NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, NIC 37 Provisiones, Pasivos y Activos Contingentes y Mejoras anuales ciclo 2018-2020. No se espera que ninguna de estas normas tenga un impacto relevante para la compañía.

3.4 Estimaciones y juicios contables.

En los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2020 se han tenido que realizar estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Los temas sobre los que se realizan estimaciones son coincidentes con los detallados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, a los que hay que añadir todas las estimaciones realizadas sobre el impacto del COVID-19 (ver Nota 2).

3.5 Criterios de consolidación

Los criterios de consolidación al 30 de junio de 2020 son consistentes con los aplicados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019.

4. 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 2019. En la columna “resto de segmentos” se recogen las cifras correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial, S.A. sociedad cabecera del Grupo, y otras pequeñas sociedades filiales de la misma.

En la columna “ajustes”, se incluyen los ajustes de consolidación entre divisiones de negocio.

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 2020 y el 30 de junio de 2019.

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

(Millones de euros)	30/06/2020			VARIACIÓN 20/19
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL	
Construcción	2.368	313	2.681	16%
Autopistas	227	0	227	-21%
Aeropuertos	4	0	4	-54%
Resto segmentos	2	62	64	-10%
Ajustes	0	-62	-62	-13%
Total	2.601	313	2.914	12%

(Millones de euros)	30/06/2019			TOTAL
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL	
Construcción	2.229	79	2.308	
Autopistas	287	1	288	
Aeropuertos	9	0	9	
Resto segmentos	0	70	70	
Ajustes	0	-72	-72	
Total	2.525	78	2.603	

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

Áreas geográficas

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

(Millones de euros)	2020	2019	Var. 20/19
España	383	468	-18%
Reino Unido	193	172	12%
Australia	25	55	-54%
E.E.U.U.	1.184	812	46%
Canadá	8	21	-62%
Polonia	842	760	11%
Resto	279	315	-12%
TOTAL	2.914	2.603	12%

5. Principales variaciones del estado consolidado de situación financiera.

5.1 Impacto tipo de cambio

Como se puede comprobar en las siguientes tablas, durante el ejercicio 2020 todas las monedas se han depreciado respecto al euro, con excepción del tipo de cambio medio en el caso del dólar americano.

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	2020	2019	VARIACIÓN 20/19 (%)
Libra esterlina	0,9082	0,8467	7,27%
Dólar americano	1,1243	1,1229	0,12%
Dólar canadiense	1,5308	1,4573	5,04%
Dólar australiano	1,6318	1,59861	2,08%
Zloty Polaco	4,4461	4,2565	4,45%
Peso Chileno	924,39	845,17	9,37%

TIPO DE CAMBIO MEDIO	2020	2019	VARIACIÓN 20/19 (%)
Libra esterlina	0,87757	0,8721	0,62%
Dólar americano	1,10555	1,12985	-2,15%
Dólar canadiense	1,51454	1,50062	0,93%
Dólar australiano	1,68788	1,59671	5,71%
Zloty Polaco	4,43902	4,28097	3,69%
Peso Chileno	909,84333	763,37500	19,19%

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

Esta evolución ha supuesto un impacto negativo en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de -143 millones de euros. El principal impacto se deriva de la depreciación del dólar canadiense (-81 millones de euros). Cabe señalar, tal y como se comenta en las cuentas anuales del ejercicio 2019, 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.

5.2 Adquisiciones y fondo de comercio

a) Principales variaciones del ejercicio:

El movimiento del epígrafe de fondo de comercio de consolidación para junio de 2020 es el siguiente:

(Millones de euros)	SALDOS AL 31/12/2019	TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 30/06/2020
Construcción	205	-3	202
Budimex	69	-3	66
Webber	136	0	136
Aeropuertos	43	0	43
Transchile	43	0	43
TOTAL	248	-3	245

b) Posibles indicios de deterioro:

Como se puede comprobar en la anterior tabla, los principales fondos de comercio corresponden al negocio de construcción, en concreto al asignado a Budimex y a Webber. En Budimex se ha verificado que la cotización está por encima del valor en libros.

El impacto del COVID-19 en Budimex y Webber ha sido reducido, existiendo una diferencia relevante entre su valor en uso (valor razonable en Budimex) y su valor contable. En base a lo anterior, y al no haberse identificado indicios de deterioro, no se han realizado actualizaciones de los test de deterioro de estas dos compañías (ver Nota 2).

En Transchile se ha actualizado el test de deterioro utilizando una tasa de descuento Ke del 7,2% (frente 6,8% en diciembre 2019). Como presenta una holgura del 25% frente a su valor en libros, no se ha registrado ningún deterioro.

5.3 Inmovilizado en Proyectos de infraestructuras

Los saldos del epígrafe de inmovilizado en proyectos de infraestructuras a 30 de junio de 2020 y 31 de diciembre de 2019 son los siguientes:

(Millones de euros)	SALDO AL 31/12/2019	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	VAR. PERÍMETRO	EFEECTO TIPO DE CAMBIO	SALDO AL 30/06/2020
Autopistas USA	5.905	56	0	0	-9	5.952
Resto Autopistas	391	0	0	0	0	391
Inversión Autopistas	6.296	56	0	0	-9	6.343
Amortización acumulada	-305	-34	0	0	2	-337
Inversión neta Autopistas	5.991	22	0	0	-7	6.006
Inversión resto Proyectos de infraestructura	6	4	0	0	0	10
Amortización resto Proyectos de infraestructura	0	0	0	0	0	0
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	6	4	0	0	0	10
Total inversión	6.302	60	0	0	-9	6.353
Total amortización y provisión	-305	-34	0	0	2	-337
Total inversión neta	5.997	26	0	0	-7	6.016

En relación a la inversión neta en activos sujetos al Modelo Intangible, se produce una variación total neta de 19 millones en el primer semestre del ejercicio 2020, siendo las variaciones más relevantes las siguientes:

- La ligera depreciación del dólar americano (ver Nota 5.1) en los seis primeros meses del ejercicio ha supuesto un decremento total neto en las autopistas de Estados Unidos de -7 millones de euros.
- Por otro lado, se producen incrementos de inversión en esos mismos activos por 56 millones de euros excluido el tipo de cambio, fundamentalmente en North Tarrant Express Seg. 3.
- Por último, la amortización del epígrafe en el período asciende a -34 millones de euros en el periodo.

Como se comenta en la Nota 2, una de las principales incertidumbres provocadas por el COVID-19 se centran en los proyectos de autopistas sujetos a riesgo de demanda debido a la drástica reducción del tráfico por las restricciones impuestas a la movilidad.

Además, la evolución futura de dichos activos está sujeta a una serie de incertidumbres, como cuál puede ser el impacto en los tráficos de la congelación de la economía, el fomento del uso del teletrabajo y del comercio electrónico (en este caso el impacto es positivo por el incremento en el tráfico de vehículos pesados y comerciales por actividades de distribución/logística) o las medidas de distanciamiento social, que van a cambiar, al menos temporalmente, los hábitos de movimiento de los ciudadanos.

La drástica reducción de tráfico y las incertidumbres sobre la evolución futura se han considerado como indicio a efectos de analizar la posible existencia de deterioros en los activos vinculados a dichas actividades. En este sentido, se ha realizado test de deterioro de los principales activos utilizando proyecciones actualizadas en base a dos posibles escenarios de la evolución de la pandemia, “adapted normal” y “disruptive”, y revisando las tasas de descuento aplicadas al alza 25 puntos básicos en las principales autopistas con riesgo demanda (pese a la reducción de la cotización de los bonos soberanos en los países que operamos). Las tasas de descuento utilizadas (ke) se sitúan en un rango del 6,5% al 16% dependiendo del riesgo, localización y endeudamiento de cada activo. La principal diferencia entre los dos escenarios es el periodo de recuperación de la pandemia, impacto en la economía y del fomento del teletrabajo. Los ingresos de los principales activos se recuperan entre 2021-2023 en el escenario “adapted normal” y entre 2022-24 en el escenario “disruptive”.

Tras el ejercicio realizado se ha concluido que, con la información disponible a la fecha, no se produciría deterioro en el valor de los activos.

En relación a los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12 por 904 millones de euros (883 millones a 31 de diciembre de 2019), 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 717 millones de euros a 30 de junio de 2020 (689 millones a 31 de diciembre de 2019).

No se producen variaciones significativas en este epígrafe.

5.4 Inversiones en Asociadas

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al 30 de junio de 2020 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%).

(Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	RESTO	TOTAL
Saldo 31.12.19	690	1.422	445	2.557
Participación en el resultado	-222	14	-18	-226
Dividendos	-29	-89	-3	-121
Diferencias de cambio	-37	-67	-6	-110
Pensiones	-23	0	3	-20
Otros	6	0	-8	-2
Saldo 30.06.20	385	1.280	413	2.078

Evolución: la evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el resultado del ejercicio (-226 millones de euros), negativamente afectado por el impacto del COVID-19 en los resultados de HAH (ver Nota 2), el reparto de dividendos (-121 millones de euros) y por el impacto del

tipo de cambio (-110 millones de euros, ver variaciones de las divisas respecto al euro en la Nota 5.1.).

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 2020.

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

a. Análisis de deterioro

La evolución operativa del activo durante el ejercicio 2020 se ha visto afectada por el COVID-19 a partir del segundo trimestre, donde la actividad se ha visto reducida de forma severa por las restricciones de movilidad y el cierre de fronteras provocado por la pandemia.

En el caso de HAH, debido a la incertidumbre que ha generado el COVID en el sector aeroportuario, se ha utilizado un escenario base donde la recuperación de los niveles de tráfico se espera que sea más lenta que las autopistas, recuperándose los pasajeros de 2019 en el año 2023.

La metodología de valoración es similar a la descrita en el cierre de las Cuentas Anuales de diciembre 2019. Los flujos están descontados a la tasa de descuento desapalancada (6,2%), con el escudo fiscal descontado al coste de la deuda. La valoración presenta una holgura relevante respecto a su valor contable.

Es importante indicar que la Compañía sigue considerando como escenario más probable el desarrollo de los planes de ampliación de capacidad (tercera pista). Sin embargo, a diferencia de las Cuentas de 2019, la compañía ha decidido considerar a efectos del test de deterioro de forma conservadora un escenario con 2 pistas, debido al retraso de al menos dos años que puede suponer el pleito sobre el cumplimiento del acuerdo de París sobre el cambio climático en relación a la ampliación de capacidad de la tercera pista.

En este sentido, cabe mencionar que el pasado 27 de febrero de 2020, el Tribunal de Apelación llegó a la conclusión de que se requería introducir una serie de modificaciones en el proyecto de la tercera pista que aseguren la compatibilidad del mismo con la estrategia asumida por el Gobierno Británico en cumplimiento del acuerdo de París sobre el cambio climático. El Tribunal declaró que el "National Policy Statement" ("ANPS") no tiene efecto legal hasta que el Gobierno lleve a cabo una revisión de la política. Tras la lectura de la resolución, el Gobierno declinó apelar directamente ante la Corte Suprema, pero Heathrow y otras partes interesadas han solicitado permiso para apelar el fallo del Tribunal de Apelaciones. En mayo de 2020, el Tribunal Supremo otorgó permiso para apelar fallo y Heathrow tiene la intención de proceder con esta apelación. Una vez que se haya restaurado la normalidad de las líneas aéreas y la conectividad, se requerirá la expansión de Heathrow, sin embargo, la prioridad del momento es responder a los impactos de COVID-19.

Por lo tanto y en base a la información disponible a la fecha de cierre, se considera probable la construcción de la tercera pista y, en base a la NIC16, no se ha registrado ningún impacto contable por dicha resolución.

Por último, indicar que el marco regulatorio de Heathrow ofrece cierta protección frente a movimientos adversos a futuro en las variables que determinan la evolución financiera de la compañía. En particular, estos parámetros de negocio sirven de base para la determinación de las tarifas máximas de cada periodo regulatorio. Por tanto, en el contexto del nuevo periodo regulatorio que empezará en enero de 2022 y ante un potencial escenario de menor tráfico proyectado a futuro, las tarifas aeronáuticas se ajustarían para alcanzar la rentabilidad objetivo que establezca el regulador.

b. Evolución del Balance de Situación 2020-2019

HAH (100%) MILL. GBP	Jun. 2020	Dic. 2019	Var. 20/19
Activos no corrientes	17.391	17.172	219
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proy. de infra-estructuras	13.378	13.521	-144
Derechos de uso por activos en arrendamiento	286	276	10
Activos financieros no corrientes	48	48	0
Activos por superávit de pensiones	0	33	-33
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	926	539	387
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	2.808	1.851	957
Clientes y cuentas a cobrar	122	244	-123
Derivados financieros	29	0	29
Tesorería y depósitos a corto plazo	2.622	1.594	1.028
Otros activos corrientes	35	13	22
Total activo	20.199	19.023	1.176

HAH (100%) MILL. GBP	Jun. 2020	Dic. 2019	Var. 20/19
Patrimonio neto	-925	15	-940
Pasivos no corrientes	20.030	17.846	2.184
Provisiones para pensiones	85	29	56
Deuda financiera	17.534	15.449	2.085
Impuestos diferidos	777	784	-7
Derivados financieros	1.290	1.227	63
Otros pasivos no corrientes	344	357	-13
Pasivos corrientes	1.094	1.162	-68
Deuda financiera	738	644	94
Deudas operaciones de tráfico	328	428	-100
Derivados financieros	7	55	-48
Otros pasivos corrientes	21	35	-14
Total pasivo	20.199	19.023	1.176

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 -612 millones de libras.

Patrimonio Neto:

El patrimonio neto asciende a 30 de junio de 2020 a -925 millones de libras (-313 millones de libras sin considerar el ajuste de homogeneización de la valoración de las inversiones inmobiliarias anteriormente comentado) y experimenta una reducción de -940 millones de libras respecto a diciembre 2019, explicado por el resultado del ejercicio de -779 millones de libras así como por el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -100 millones de libras, por el impacto de los planes de pensiones por -81 millones de libras y compensado por el impacto de 20 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 (-231 millones de libras), en el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 349 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,90824 GBP) equivalen a los 385 millones de euros de participación.

Deuda financiera:

La posición neta de tesorería de HAH asciende a -14.793 millones de libras, compuestos por deuda financiero a largo plazo de -17.534 millones de libras, deuda financiera a corto plazo de -738 millones de libras, tesorería y depósitos de 2.622 millones de libras y cross currency swaps de 857 millones de libras que están asociados a la deuda.

Respecto a la deuda financiera (corto y largo plazo), esta se sitúa a 30 de junio de 2020 en 18.272 millones de libras, lo que supone un aumento de 2.179 millones de libras respecto a diciembre 2019 (16.093 millones de libras). Este aumento se debe principalmente al efecto de:

- Amortización y emisión de bonos por importe de -400 millones y 381 millones de libras respectivamente.
- Incremento neto de 1.761 millones de libras de deuda bancaria, la cual proviene fundamentalmente de la disposición de las líneas de crédito revolving por 1.150 millones de libras y nueva deuda contratada a través de la sociedad Heathrow Finance PLC por 535 millones de libras, con un vencimiento en el año 2035.
 Este aumento de la deuda financiera ha implicado en paralelo un aumento de la liquidez disponible de la compañía. En este sentido, se produce un incremento en la tesorería disponible por 1.028 millones de libras, y adicionalmente, HAH presenta un total de 130 millones de libras de líneas de crédito no dispuestas.

- Incremento de 452 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa. Este impacto se ve compensado por los cambios de valor de los cross currency swaps contratados como cobertura de esta deuda (398 millones de euros).
- Otros movimientos por -15 millones de euros (entre los que se incluyen intereses devengados no pagados y comisiones).

Tal y como se indica en la Nota 2.4, la deuda sujeta a riesgo de incumplimiento de covenants se localiza en la entidad Heathrow Finance PLC (aproximadamente 2.400 millones de libras). Se ha recibido aprobación de los acreedores de Heathrow Finance (con más de un 95% de apoyo) de un waiver para dos covenants. De esta forma, no se esperan incumplimientos en junio de 2021, y se considera que el Grupo puede cumplir con todas sus obligaciones en un periodo de al menos 12 meses.

Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 30 de junio de 2020 con unos nominales totales de 12.799 millones de libras, entre los que se incluyen cross currency swaps con un nominal de 4.551 millones de libras, para cubrir emisiones realizadas en divisa distinta de la libra esterlina, derivados de tipo de interés (IRS) por un nominal de 1.972 millones de libras para cubrir riesgo de tipo de interés de la deuda y derivados indexados a la inflación (ILS) por un nominal de 6.276 millones de libras, para convertir determinadas emisiones de deuda en deuda indexada a inflación. Estos derivados de inflación tienen por objeto convertir la deuda a tipo fijo nominal en deuda fija a interés real pero variable a la inflación, con el objeto de fijar los tipos de interés real y servir de cobertura a las variaciones en el activo regulatorio (RAB) provocadas por variación de dicha inflación.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto una reducción de pasivo de 400 millones de libras en el ejercicio. Los principales impactos corresponden a:

- Liquidaciones de caja (cobros netos) de +149 millones de libras, de los cuales +138 millones de libras corresponden a los index linked swaps.
- Devengo de gastos financieros (resultado por financiación) por -4 millones de libras.
- Efecto en reservas de 18 millones de libras por coberturas eficientes.
- Ajustes por cambios de valor de estos instrumentos (resultado valor razonable) con un impacto positivo de 238 millones de libras, el cual se desglosa en el impacto por los index linked swaps (-99 millones de libras), los interest rate swaps (-61 millones de libras), compensado por los cross currency swaps por un importe positivo de 398 millones de libras (si bien estos se compensan parcialmente con los ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y objeto de cobertura de estos instrumentos). En este sentido, cabe señalar que el aumento del riesgo de crédito ocurrido en el período ha supuesto una fuente de ineficiencia en los cross currency swaps que ha provocado una disparidad entre la variación en los derivados (398 millones de libras) y la de la partida cubierta de deuda (452 millones de libras).

c. Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2020-2019

HAH (100%) MILLONES GBP	Junio 2020	Junio 2019	Var. 20/19
Ingresos de explotación	713	1.461	-748
Gastos de explotación	-611	-553	-58
Resultado bruto de explotación	102	907	-805
Dotaciones a la amortización	-376	-414	38
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	-274	493	-767
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0
Resultado de explotación	-274	494	-768
Resultado financiero	-535	-486	-49
Resultado antes de impuestos	-809	8	-817
Impuesto sobre beneficios	31	-17	48
Resultado operaciones continuadas	-778	-9	-769
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	-778	-8	-769
Resultado asignable a Ferrovial (Mil. Euros)	-222	-2	-219

Como se comenta en la Nota 2, la actividad del aeropuerto de Heathrow se ha visto afectada muy negativamente por el efecto de la crisis del COVID-19, donde los ingresos de explotación sufren una caída con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior debido la caída del número de pasajeros en un 60,2%. Respecto a los costes, si bien se han implantado medidas de ahorro relacionado con el opex recurrente, la compañía ha registrado una provisión de restructuración de -37 millones de libras (-8 millones de euros al % de Ferrovial) relacionadas con las medidas de ahorro de costes de personal que posteriormente se comentan, y un deterioro de activos fijos de -85 millones de libras (-20 millones de euros al % de Ferrovial), relacionado con costes capitalizados de proyectos que no se esperan poder llevar a cabo, de forma que estos efectos se trasladan al Resultado Bruto de explotación que experimenta una caída del 89%.

Adicionalmente, cabe destacar el resultado financiero, que se ve afectado en 2020 por los ajustes de valor razonable de derivados que suponen -214 millones de libras (-49 millones de euros netos atribuibles a Ferrovial) frente a -136 millones de libras (-39 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial) en junio de 2019.

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

En el caso de la autopista 407 ETR, se ha efectuado un test de deterioro donde se han actualizado las proyecciones en base a dos posibles escenarios de evolución de la pandemia, "adapted normal" y "disruptive", en los que la recuperación de los niveles de tráfico e ingresos respecto a 2019 se estima que se produzca entre el año 2022 y 2023 dependiendo del escenario. Se han revisado también las tasas de descuento aplicadas al alza en 25 puntos básicos (tasa de descuento ke del 6,5%). Tras el ejercicio realizado se ha concluido que, a 30 de junio de 2020, no existe

deterioro sobre el valor en libros por el que está registrada la autopista 407 ETR en el consolidado del Grupo.

b. Evolución del Balance de Situación 2020-2019.

407 ETR (100%) MILLONES CAD	Junio 2020	Dic. 2019	Var. 20/19
Activos no corrientes	4.574	4.539	35
Inmov. en Proy. de infraestructuras	4.000	4.007	-7
Activos financieros no corrientes	572	491	81
Impuestos diferidos	2	41	-39
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	1.769	811	958
Deudores y otras cuentas a cobrar	176	254	-78
Tesorería y equivalentes	1.593	557	1.036
Total activo	6.343	5.350	993
Patrimonio neto	-4.533	-4.288	-245
Pasivos no corrientes	10.093	9.396	696
Deuda financiera	9.558	8.868	689
Impuestos diferidos	535	528	7
Pasivos corrientes	783	242	541
Deuda financiera	719	143	576
Acreedores y otras cuentas a pagar	64	99	-35
Total pasivo	6.343	5.350	993

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 30 de junio de 2020, frente al ejercicio anterior:

Patrimonio neto:

El patrimonio neto experimenta una reducción de 245 millones de dólares canadienses respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 68 millones de dólares canadienses y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 313 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 (-1.959 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.599 y 1.319 millones de dólares canadienses respectivamente) que supone un total de 1.959 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1EUR=1,5308 CAD) equivalen a los 1.279 millones de euros de participación.

Deuda financiera:

El conjunto de deuda financiera aumenta con respecto a diciembre de 2019 en 1.266 millones de dólares canadienses, provocado principalmente por la emisión de un bono en marzo de 2020 (Serie 20-A1 por importe nominal de 700 millones de dólares y vencimiento marzo 2050, y dos en mayo de 2020, Serie 20-A2 por importe nominal de 350 millones de dólares y vencimiento mayo 2025 y Serie 20-A3 por importe nominal de 400 millones de dólares y vencimiento mayo 2032). Unido a lo anterior subrayar la disposición de una línea de crédito por 575 millones

de dólares. En sentido contrario hay que destacar la cancelación anticipada en junio de 2020 del bono Serie 10-A3 (vencimiento mayo 2021) con un nominal de 400 millones de dólares y bono Serie 99-A5 (vencimiento diciembre 2021) con un nominal de 208 millones de dólares. Este aumento en la deuda financiera ha supuesto un incremento relevante en la liquidez de la compañía de 1.035 millones de dólares.

c. Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2020-2019.

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los periodos de junio 2020 y junio 2019:

407 ETR (100%) MILLONES CAD	Junio 2020	Junio 2019	Var. 20/19
Ingresos de explotación	417	700	-283
Gastos de explotación	-85	-89	4
Resultado bruto de explotación	332	611	-279
Dotaciones a la amortización	-49	-52	3
Resultado de explotación	283	559	-276
Resultado financiero	-192	-228	36
Resultado antes de impuestos	91	331	-240
Impuesto sobre beneficios	-23	-87	64
Resultado neto	68	244	-176
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de euros)	14	62	-48

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 2019 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 de 2020 destaca la aportación de las autopistas portuguesas Norte-Litoral y Algarve (7 millones de euros).

A continuación, se presenta la evolución de las inversiones más destacadas:

Inversión en AGS

Dentro de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia destaca AGS Airports, sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. El valor neto contable de AGS a 30 de junio de 2020 asciende a 127 millones de euros, suma de la inversión de 23 millones de euros y el valor del préstamo participativo que tiene registrado por 104 millones de euros (ver Nota 8.1 Activos Financieros No Corrientes). El resultado acumulado en el primer semestre del ejercicio 2020 asciende a -31 millones de euros (+4 millones de euros para el mismo periodo del ejercicio anterior), el cual se ha visto afectado por el impacto del COVID-19, donde ha existido una caída del número de pasajeros en un 65,7% con respecto al mismo periodo acumulado del ejercicio anterior que ha afectado significativamente a su resultado operativo. Tal y como se comenta en la Nota 2, se han tomado medidas orientadas tanto

a amortiguar el impacto en la cuenta de resultados como a preservar el nivel de caja disponible.

Además, tal y como se comenta en la nota 2.4., en AGS, se preveía incumplir dos covenants financieros. El día 15 de junio se obtuvo un waiver para dichos covenants financieros de junio y diciembre 2020. El waiver de diciembre está sujeto a un test de liquidez realizable el 30 de noviembre de 2020. Si bien las proyecciones de liquidez indicaban un cumplimiento de dicho test, la actual elevada incertidumbre podría provocar desviaciones a esas proyecciones. La compañía está trabajando en posibles soluciones mitigantes con respecto al waiver de diciembre ante ese eventual escenario.

Se ha realizado una valoración de AGS post COVID-19 donde la recuperación del tráfico de 2019 se produce en 2024. Se ha utilizado una tasa de descuento (Ke) 50 puntos básicos más altas que en diciembre 2019, en torno al 8,0% (tasa aproximada antes de impuestos del 10%). Como resultado del trabajo realizado se ha concluido que, con la información disponible a la fecha, no existe deterioro en el valor del activo.

Autopista I-66

Cabe destacar que aunque el valor de la inversión en el capital de la Autopista I-66 a cierre de junio de 2020 es irrelevante, existe un compromiso de inversión adicional de 677 millones de euros en los próximos 4 años.

A 30 de junio del 2020, el principal activo de la autopista corresponde al inmovilizado en proyectos de infraestructuras por 1.529 millones de euros. Desde el punto de vista de los pasivos, destaca la deuda financiera por 1.529 millones de euros.

5.5 Capital circulante

En esta nota se analiza la evolución de los epígrafes del activo relativas a 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 2019).

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

Millones de euros	2019	Tipo Cambio	Variación de perímetro	Otros	2020
Total existencias	699	-22	0	48	725
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	675	-18	0	-43	614
Obra ejecutada pendiente de certificar	217	-8	0	84	293
Otras cuentas a cobrar	364	-7	0	-16	341
Total deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.256	-33	0	25	1.248
Acreedores comerciales	-1.327	28	0	-22	-1.321
Obra certificada por anticipado	-755	13	0	16	-726
Anticipos de clientes	-636	17	0	-28	-647
Otras cuentas a pagar a corto plazo	-354	10	0	43	-301
Total acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	-3.072	68	0	9	-2.995
TOTAL	-1.117	13	0	82	-1.022

La variación del capital circulante a junio 2020 (82 millones de euros excluyendo el impacto por tipo de cambio y los cambios de perímetro) es inferior a la de junio del año pasado (280 millones de euros excluyendo el impacto por tipo de cambio y cambios de perímetro), principalmente por la positiva evolución de Budimex, consecuencia de los mayores cobros y certificaciones de obra frente al mismo periodo del año anterior.

5.6 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. En las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2019 se describen en detalle los distintos tipos de provisiones con los que cuenta el Grupo.

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 2020, el movimiento ha sido el siguiente:

(Millones de euros)	Provisiones largo plazo	Provisiones corto plazo	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre 2019	518	750	1.268
Impacto cambios de perímetro y otras transferencias	23	-1	22
Impacto por diferencias de tipo de cambio	-3	-16	-19
Resto Movimiento en el ejercicio:	3	69	72
<i>Dotaciones/Reversiones con impacto en Resultado Bruto Explotación (Otros gastos de explotación)</i>	-6	149	143
<i>Dotaciones/Reversiones con impacto en otras partidas de Resultado</i>	16	-5	11
TOTAL Impacto Dotaciones/Reversiones	10	144	154
<i>Aplicaciones con impacto en capital circulante</i>	-4	-75	-79
<i>Resto aplicaciones</i>	-2	0	-2
TOTAL Impacto Aplicaciones	-6	-75	-81
Saldo a 30 de junio de 2020	541	802	1.343

- 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 dotación neta de provisiones en Construcción (98 millones de euros), principalmente en Polonia, así como la dotación de provisiones por costes incluidos en el plan "Horizon 24" por importe de 39 millones de euros, registrados en el primer trimestre del año.

Respecto al resto de Dotación/Reversión con impacto en otras líneas de resultado por importe de 11 millones de euros, tiene su origen principalmente en la dotación de "Provisiones para reposición CINIIF 12", cuyo movimiento se recoge contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento.

- Aplicaciones de provisiones por -81 millones de euros, sin efecto en resultados, las cuales, las que tienen contrapartida en capital circulante asciende a -79 millones de euros.

5.7 Impuestos diferidos

El detalle de los movimientos por activos y pasivos diferidos a 30 de junio de 2020 es el siguiente:

Impuestos diferidos (Millones de euros)	2019	Var.	2020
Activo	502	39	541
Bases imponibles negativas	39	2	41
Otros activos por impuestos diferidos	463	37	500
Pasivo	475	61	536
Derivados	115	36	151
Otros pasivos por impuestos diferidos	360	25	385

La principal variación registrada dentro de los activos diferidos corresponde con la evolución del valor razonable de derivados, y por tanto, del impuesto asociado resultante. La misma situación se está generando en el caso de los pasivos diferidos de balance donde la principal variación se produce a consecuencia de la valoración por derivados.

5.8 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 7.

6. Patrimonio neto

Evolución del Patrimonio Neto

Se detallan a continuación los movimientos de Patrimonio Neto para el período de seis meses, terminado el 30 de junio de 2020:

2020 Millones de euros	Atribuido a los Accionis- tas	Atribuido a Socios Ex- ternos	Total Pa- trimonio Neto
Patrimonio Neto a 31.12.2019	4.304	783	5.087
	0	0	0
Patrimonio Neto a 01.01.2020	4.304	783	5.087
Resultado consolidado del ejercicio	-379	7	-373
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	31	22	53
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-20	0	-20
Diferencias de conversión	-143	5	-138
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	-132	27	-105
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	43	0	43
Acuerdo dividendo flexible y otros dividendos	-93	-9	-102
Operaciones de autocartera	-74	0	-74
Retribución al accionista	-167	-9	-176
Ampliaciones y reducciones de capital	0	6	6
Sistemas retributivos vinculados a la acción	-17	0	-17
Bono híbrido subordinado	-9	0	-9
Variaciones de perímetro y operaciones con minoritarios	48	0	48
Otros movimientos	-1	0	-1
Otras transacciones	21	6	27
Patrimonio Neto a 30.06.20	3.689	814	4.503

(*) 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:

Resultado consolidado del ejercicio: el resultado del ejercicio asciende a -379 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 positivo de 31 millones de euros en los fondos propios de la sociedad dominante de los cuales, 46 millones corresponden a las sociedades por integración global, -16 millones a las de puesta en equivalencia y 0,4 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 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: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.1, han generado unas diferencias de conversión de -143 millones de euros para la sociedad dominante. Estas diferencias de conversión se presentan neteadas del efecto de los instrumentos de cobertura de tipo de cambio contratados por el Grupo (ver Nota 8.2). En el siguiente cuadro se muestra el desglose de la variación de las diferencias de conversión atribuidas a la sociedad dominante por moneda:

(Millones de euros)	JUNIO 2020
Dólar canadiense	-81
Libra esterlina	-33
Peso colombiano	-13
Peso Chileno	-10
Dólar americano	-5
Zloty Polaco	-5
Resto monedas	5
TOTAL	-143

Importes transferidos a la Cuenta de Resultados:

Se recoge en este apartado el impacto correspondiente a la reclasificación desde fondos propios a resultados, según la NIC 21, de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión y a los derivados utilizados a efectos de cobertura correspondientes a la venta de Broadpectrum (ver Nota 1.3) por importe neto de 43 millones de euros (-53 millones antes de impuestos). Este importe se reporta dentro de la línea Resultado de Actividades discontinuadas de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

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 17 de abril de 2020. 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 59,25% de los accionistas optó por recibir acciones de la Sociedad, mientras que el 40,75% se acogió al compromiso de compra de derechos por parte de la misma.

Como consecuencia, en el primer semestre de 2020, se ha ejecutado una ampliación de capital por un total de 6.134.989 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 93 millones de euros, representando un precio por acción de 0,312 euros.

Programa de recompra: el Consejo de Administración celebrado el 27 de febrero de 2020 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias de hasta un máximo de 25 millones de acciones y por importe máximo de 360 millones de euros, que fue ratificado por acuerdo de la Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 17 de abril de 2020. Dicha Junta aprobó una reducción del capital social de Ferrovial S.A. a través de la amortización de (i) las acciones propias que se tenían en autocartera al tiempo del acuerdo; y (ii) las acciones propias que se adquieran a través del indicado Programa de Recompra.

A lo largo del primer semestre de 2020 se han adquirido 3.511.463 acciones propias a un precio medio de 21,006 euros por acción, representando un desembolso total de 74 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. A 30 de junio de 2020 se han adquirido 636.789 acciones propias en ejecución de diferentes sistemas de retribución. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 17 millones de euros y el resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la sociedad asciende a -17 millones de euros.

La autocartera en poder de la sociedad a 30 de junio de 2020 (6.812.591 acciones) tiene un valor de mercado de 161 millones de euros. A lo largo del ejercicio 2020 se han producido las siguientes variaciones en la partida de acciones propias:

OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES 31 /12/19	Nº ACCIONES COMPRADAS/ RECIBIDAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES 30/06/20
Acciones para reducción de capital	2.755.960	3.511.463	0	6.267.423
Sistemas de retribución	61.932	636.789	-698.721	0
Acciones recibidas dividendo flexible	458.369	86.799		545.168
SALDO	3.276.261	4.235.051	-698.721	6.812.591

Otras transacciones:

Variaciones de perímetro y operaciones con minoritarios: se corresponde con la operación de venta del 5% de las participaciones del Grupo Bumimex, que ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía de 48 millones de euros (ver Nota 1.2) que se ha registrado como mayor valor del patrimonio atribuible a la sociedad dominante.

Ampliaciones de capital: Se produce un aumento de fondos propios atribuibles a socios externos por 6 millones de euros en Sugar Creek Construction LLC.

Bono Híbrido subordinado. Tal y como se describe en las cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2019, 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 2020. 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 2020 un impacto neto de -9 millones de euros.

7. 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 21 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 y a la caja nominada en dólares americanos con un valor de 15 millones de euros. Dicha asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y ne- tean 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 2019.

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

La variación de la posición neta de tesorería se explica en el apartado de Flujo de Caja del Informe de Gestión Intermedio a 30 de junio de 2020.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de la posición neta de tesorería tanto para junio 2020 como para diciembre 2019.

(Millones de euros)	30.06.2020								TOTAL
	DEUDA BANCARIA /BONOS	CROSS CURRENCY SWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EX-TERNA	INTRAGRUPO		
Sociedades ex proyectos	-5.001	15	6.444	21	4	1.483	-36	1.447	
Sociedades proyectos	-5.507	0	145	0	976	-4.386	36	-4.350	
Deuda neta consolidada total	-10.508	15	6.589	21	980	-2.903	0	-2.903	

(Millones de euros)	31.12.2019								TOTAL
	DEUDA BANCARIA /BONOS	CROSS CURRENCY SWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EX-TERNA	INTRAGRUPO		
Sociedades ex proyectos	-3.104	11	4.617	-24	7	1.508	-34	1.473	
Sociedades proyectos	-5.494	0	119	0	963	-4.412	34	-4.378	
Deuda neta consolidada total	-8.598	11	4.735	-24	970	-2.905	0	-2.905	

Adicionalmente se incluye el detalle para las actividades discontinuadas para ambos periodos:

	JUNIO 2020			DICIEMBRE 2019			Var.
	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALEN- TES	POSICIÓN NETA EX- TERNA	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESO- RERÍA Y EQUIVA- LEN- TES	POSICIÓN NETA EX- TERNA	
(Millones de euros)							
Sociedades ex pro- yectos	-124	345	221	-306	464	158	63
Sociedades proyec- tos	-293	112	-181	-317	107	-210	29
Deuda neta activi- dades discontinua- das	-417	458	40	-623	571	-52	92

La Posición Neta de Tesorería ex proyectos de infraestructura incluyendo las actividades discontinuadas alcanza a 30 de junio de 2020 los 1.668 millones de euros frente a 1.631 millones de euros a diciembre 2019, lo que implica una variación de 37 millones de euros. La Posición Neta de Tesorería de los proyectos de infraestructuras incluyendo las actividades discontinuadas varía 57 millones de euros, pasando de -4.588 millones de euros en diciembre 2019 a -4.531 millones de euros a junio 2020. El análisis de la evolución de la Posición Neta de Tesorería incluyendo las actividades discontinuadas se presenta en el Informe de Gestión Intermedio que ha sido formulado conjuntamente con los presentes Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios.

7.1. 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 2020 asciende a 982 millones de euros (969 millones a diciembre 2019) incluyendo tanto largo como corto plazo, destacando:

- El impacto del tipo de cambio supone un impacto negativo de -2 millones de euros (ver Nota 5.1).
- Aumento de la misma por 16 millones de euros, fundamentalmente en la Autopista NTE por importe de 17 millones de euros, en la autopista LBJ por 8 millones de euros, en la Autopista I-77 por 9 millones de euros y en la Autopista NTE Segmento 3 por importe de -20 millones de euros, como consecuencia de los requerimientos del contrato de financiación (mantenimientos y servicio de la deuda).

En cuanto a la partida de resto de Tesorería y Equivalentes (excluida la caja restringida), se produce un incremento de 26 millones de euros en este periodo, y corresponde a cuentas bancarias e inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés. Su evolución se analiza en el Informe de Gestión.

b) Deuda de proyectos de infraestructuras

Millones euros	Dic.2019	Disposi- ciones netas	Tipo de cambio	Cambios de perí- metro	Junio.2020
Autopistas	5.282	21	-6	0	5.297
Aeropuertos	60	-1	0	0	59
Resto	152	-2	0	0	150
Total Deuda Proyectos Infra- estructuras	5.494	18	-6	0	5.507

La deuda de proyectos de infraestructuras aumenta en 12 millones de euros con respecto a diciembre de 2019, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- La depreciación del dólar frente al euro (ver Nota 5.1) ha supuesto un menor endeudamiento por 6 millones de euros (2 millones de euros en la autopista LBJ; 1 millones de euros en NTE Managed Lanes Mobility Partners; 2 millones de euros NTE Mobility Partners Segments 3).
- En relación a las disposiciones netas (18 millones de euros), destacar Autopistas (21 millones de euros), principalmente las Autopistas Americanas (10 millones de euros en NTE Mobility Partners Segments 3 LLC, 11 millones en LBJ Infraestructure Group, -3 millones de euros en NTE 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.2019	AU- MENTO/DIS- MINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍ- METRO	INTERESCA- PITALIZA- DOS/DEVEN- GADOS	OTROS	JUN.2020
Deuda banca- ria/Bonos Pro- yectos	5.494	-4	-6	0	21	2	5.507
Posición Deuda Bruta Proyec- tos	5.494	-4	-6	0	21	2	5.507

A fecha 30 de junio de 2020 todas las sociedades proyectos cumplen con los *covenants* significativos vigentes.

7.2 Resto de sociedades

La Posición Neta de Tesorería excluyendo los proyectos de infraestructura alcanza los 1.447 millones de euros, lo que implica una variación frente a diciembre 2019 de -26 millones de euros. Incluyendo las actividades discontinuadas, la variación sería de 37 millones de euros, pasando de 1.631 millones de euros en diciembre 2019 a 1.668 millones de euros en junio 2020.

a) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

A 30 de junio de 2020 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por importe de 132 millones de euros (94 millones de euros en diciembre 2019), de los cuales 4 millones de euros corresponden al largo plazo y 128 millones de euros a corto plazo, principalmente en la División de Construcción, por motivos operativos en proyectos en curso en Estados Unidos, así como caja restringida relacionada con promociones en curso en Budimex.

Destaca la fuerte posición de liquidez que presenta el Grupo a junio 2020, que le permite afrontar la situación económica actual con una gran solidez financiera.

	Dic.2019	Junio 2020	Variación
Caja restringida corto plazo	87	128	41
Resto tesorería y equivalentes	4.530	6.316	1.786
Total Tesorería y equivalentes corto plazo	4.617	6.444	1.827
Caja restringida largo plazo	7	4	-3
Forwards asociados a la caja	-24	21	45
Total Tesorería y Equivalentes	4.600	6.469	1.869

Adicionalmente en la división de Servicios se dispone de tesorería y equivalentes por importe de 345 millones de euros y se cuenta con líneas de crédito disponibles por valor de 695 millones de euros (incluyendo Servicios).

La suma de los 6.469 millones de euros de tesorería y equivalentes, más la tesorería de Servicios (345 millones de euros) y las líneas de crédito disponibles por 695 millones, totalizan una posición de liquidez global ex proyectos por valor de 7.508 millones de euros.

b) Desglose de la deuda del resto de sociedades

(Millones euros)	31/12/2019	Resto variación neta	Tipo de cambio	30/06/2020
Construcción	69	-1	-3	65
Corporación y Resto	3.035	1.901	0	4.936
Total Deuda Ex Proyectos Infraestructuras	3.104	1.900	-3	5.001

La deuda excluyendo los proyectos de infraestructura alcanza los 5.001 millones de euros, lo que supone un aumento de 1.897 millones de euros. El aumento de la deuda se debe fundamentalmente a las emisiones de bonos corporativos en mayo de 2020 y junio 2020 por importe de 650 millones de euros y 130 millones de euros respectivamente, con vencimientos en 2026 y cupón de 1,382%, así como a disposiciones de líneas de crédito por importe de 827 millones de euros, correspondiendo 597 millones de euros a la línea de crédito corporativa ya formalizada a diciembre 2019. Estas operaciones, sumadas al programa de emisión de pagarés (Euro Commercial Paper, "ECPs") formalizado en 2018 y con un saldo a junio de 2020 de 1.276 millones de euros (973 millones de euros en diciembre 2019), permiten a la compañía afrontar la situación económica actual con una posición de liquidez en máximos históricos.

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.2019	AUMENTO/DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO	INTERESES CAPITALIZADOS/DEVENGADOS	OTROS	JUNIO. 2020
Deuda bancaria/Bonos Ex proyectos	3.104	1.908	-3	0	-7	-1	5.001
Posición Deuda Bruta ex proyectos	3.104	1.908	-3	0	-7	-1	5.001

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	30.06.2020	31.12.2019	Var.
Activos financieros no corrientes	1.254	1.247	7
Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas	166	171	-5
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	980	970	10
Resto de cuentas a cobrar	108	106	2
Derivados financieros a valor razonable (Neto)	128	-21	149
Derivados financieros a valor razonable (Activo)	609	461	148
Derivados financieros a valor razonable (Pasivo)	-481	-482	1

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 104 millones de euros (106 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), ver Nota 5.4.c), así como otros préstamos otorgados a sociedades asociadas por importe de 62 millones de euros (64 millones de euros en 2019), 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.

Por último, dentro de la partida "Resto de cuentas a cobrar" comprende fundamentalmente créditos comerciales con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo por importe de 89 millones de euros (88 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

Dentro de este saldo destacan 77 millones de euros de la autopista M-203 correspondientes a la cuenta recuperable de la Administración (ver Nota 10.1)

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 2019. Los derivados se registran por su valor de mercado a fecha de contratación y a valor razonable en fechas posteriores. En relación a los efectos que ha tenido la pandemia del coronavirus sobre la valoración de la cartera de derivados, ver detalle en Nota 2.

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:

Millones de euros	Nocionales 30.06.20	Valor Razonable 30.06.2020	Valor Razonable 31.12.2019	Var.	Impacto en reservas	Impacto en PyG - VR	Otros im- pactos en balance o PyG
Derivados de inflación	62	548	426	122	128	0	-6
Cobertura flujos de caja	62	548	426	122	128	0	-6
Derivados tipo interés	1.630	-464	-425	-40	-34	-2	-3
Cobertura flujos de caja	1.520	-468	-432	-36	-34	-2	1
Cobertura valor razonable	110	4	8	-4	0	0	-4
Cross Currency Swaps	868	15	11	4	0	0	4
Cobertura flujos de caja	450	-3	5	-8	0	0	-7
Cobertura valor razonable	418	18	7	11	0	0	11
Derivados tipo de cambio	3.192	30	-41	71	-3	5	69
Cobertura valor razonable	2.317	20	-34	54	-3	4	52
Cobertura inversión neta extranjero	865	10	-7	17	0	0	17
Especulativos	10	0	0	0	0	1	0
Equity Swaps	275	-1	8	-9	0	-9	0
Especulativos	275	-1	8	-9	0	-9	0
TOTAL	6.027	128	-21	149	90	-6	64

La variación neta de valor razonable de los derivados financieros del Grupo asciende a 149 millones de euros, pasando de una posición de pasivo de 20 millones de euros a cierre de diciembre de 2019 a una de activo de 128 millones de euros a cierre de junio 2020.

Las principales variaciones corresponden a:

- Los derivados de inflación (122 millones de euros), correspondientes a la concesionaria Autema. La principal causa de esta variación es el impacto en reservas (128 millones de euros), principalmente por un empeoramiento en las expectativas de inflación en España.
- Los derivados de tipo de interés (-40 millones de euros), donde las principales variaciones vienen explicadas principalmente por los impactos en reservas (-34 millones de euros).

- Los derivados de tipo de cambio (71 millones de euros), los cuales fundamentalmente se destinan a cubrir la volatilidad de los flujos futuros en moneda extranjera, cuyos principales impactos han sido causados por las liquidaciones de caja (-50 millones de euros), las diferencias de conversión (118 millones de euros), impacto en PyG por valor razonable (4 millones de euros) y reservas (-3 millones de euros).

9. Desgloses relativos a la cuenta de resultados

9.1 Resultado de explotación

El detalle de resultado de explotación del Grupo a 30 de junio de 2020 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2020	2019	Var.
Rdo. Bruto de explotación	128	-118	246
Dotaciones a la amortización	96	74	23
Rdo. De explotación antes de deterioros	32	-192	223

El resultado bruto de explotación asciende a 30 de junio de 2020 a 128 millones de euros (-118 millones de euros a 30 de junio de 2019), lo que supone un incremento de 209% con respecto al ejercicio anterior. Esta mejora se debe principalmente a las pérdidas reconocidas en la división de Construcción en el periodo comparativo anterior, compensada en 2020 por la evolución negativa por COVID-19 (Nota 2) y la dotación de provisiones por costes incluidos en el plan "Horizon 24" (Nota 5.6) registrados en el primer trimestre del año.

El gasto por amortización del año 2020 es de 96 millones de euros, frente a los 74 millones de euros del ejercicio anterior.

9.2 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.

No se han registrado impactos significativos en este epígrafe a 30 de junio de 2020. En el caso del periodo comparativo los principales impactos registrados a 30 de junio de 2019 se referían a:

- Autopista Terrasa Manresa (Autema): en el primer semestre de 2019 se registró una provisión por los resultados generados por la sociedad durante los primeros seis meses del ejercicio por importe de -21 millones de euros (-16 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial).

9.3 Resultado financiero

- *Resultado por financiación*

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende a -116 millones de euros (-126 millones de euros a 30 de junio de 2019) y corresponde fundamentalmente al coste de la financiación externa de estas sociedades. La variación del resultado financiero se debe en su mayor parte a los cambios de perímetro de 2019, tras la reclasificación y posterior venta de la Autopista del Sol, que durante los 6 primeros meses del año 2019 devengó 11 millones de euros.

Por lo que respecta al resto de sociedades, o información ex proyectos, el resultado por financiación alcanza los 5 millones de euros (13 millones de euros a 31 de junio de 2019), 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 28 millones de euros. El peor resultado financiero por financiación se debe, principalmente, a la menor remuneración de la caja externa por menores tipos frente al año anterior.

- *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 31 de junio de 2020 supone un gasto de 6 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 negativo 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 -9 millones de euros (ver Nota 8), derivado de la negativa evolución de la cotización de la acción durante los 6 primeros meses del año.

Excluyendo el impacto de valor razonable, el resto de resultado financiero (7 millones de euros) corresponde fundamentalmente a ingresos por la facturación de fianzas a los proyectos que integran por puesta en equivalencia (10 millones de euros), costes de avales (-13 millones de euros), diferencias de cambio (-1 millón de euros), así como intereses de demora (3 millones de euros). La variación respecto al ejercicio anterior se debe fundamentalmente a menores intereses de sociedades que integran por puesta en equivalencia (-4 millones de euros) así como a las diferencias de cambio, registrándose este año un impacto negativo de -1 millón de euros frente a 3 millones de euros en el mismo periodo del año anterior.

En las sociedades proyectos de infraestructuras las variaciones más significativas frente al ejercicio anterior corresponden con la provisión por pérdidas esperadas (Nota 2.4) del proyecto de autopistas Autema (-6 millones de euros) así como, el devengo financiero por la actualización de provisiones (-1 millones de euros) y costes de fianzas (-2 millones de euros).

9.4 Gasto por Impuesto de Sociedades

El gasto por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2020 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 2020 supone un ingreso de 2 millones de euros. No obstante, es necesario tener en cuenta que dentro de este importe se incluyen gasto por regularizaciones de ejercicios anteriores de 2 millones de euros. Excluyendo dicho impacto, el ingreso por impuesto de sociedades correspondiente al ejercicio asciende a 4 millones de euros.

Adicionalmente, dentro del resultado antes de impuestos (-315 millones de euros a 30 de junio de 2020) existen determinados impactos que es necesario excluir a la hora de calcular la tasa efectiva del impuesto sobre sociedades, destacando:

- 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 226 millones de euros.
- Siguiendo un criterio de prudencia contable, se ha decidido no activar bases imponibles negativas, ni créditos fiscales en su totalidad, debido a la falta de certeza sobre su recuperabilidad en el corto plazo, por importe de 56 millones de euros.
- Gastos no deducibles de diversas naturalezas, fundamentalmente relacionados con Budimex por 14 millones de euros.
- Límite en la deducibilidad de los gastos financieros para el impuesto de sociedades que supone un impacto de 5 millones de euros en la división de Autopistas en Portugal.

Ajustando los efectos principales, el resultado antes de impuestos ascendería a -14 millones de euros. De esta manera, la tasa efectiva tras los mencionados ajustes es de un 29% (4 millones de ingreso por impuesto sobre -14 millones de resultado antes de impuestos).

9.5 Resultado de Actividades Discontinuas

Como se comenta en la Nota 1.3, a 30 de junio de 2020, y al igual que el ejercicio precedente, se clasifica la División de Servicios como actividad discontinuada, implicando que el impacto en la cuenta de resultados de dicha área de negocio se reporte en una única línea denominada "Resultado neto operaciones discontinuadas".

El principal impacto recogido en el resultado de actividades discontinuadas es el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en diferencias de conversión y reservas de derivados asociados, de acuerdo a la NIC 21 (ver Nota 1.3).

Adicionalmente se ha registrado un deterioro relacionado con el negocio de Servicios en el Reino Unido (Amey) por importe de -44 millones de euros tal y como se indica en la Nota 1.3. En el resto de los negocios de servicios se ha reconocido un resultado (excluyendo amortizaciones según IFRS 5) de 49 millones de euros.

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

(Millones de euros)	2020.JUN	2019.JUN	Var.
Cifra de ventas	3.320	3.597	-277
Resultado bruto de explotación	128	209	-81
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-134	-149	15
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	-6	60	-66
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-5	0	-5
Resultado de explotación	-11	60	-71
Resultado financiero	-37	-41	4
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	7	13	-6
Resultado consolidado antes de impuestos	-41	32	-73
Impuesto sobre beneficios	-3	-4	1
Resultado después de impuestos	-44	28	-72
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	0	-3	3
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-44	25	-69
Ajustes actividades discontinuadas	29	112	-83
Provisión valor razonable	-44		-44
Resultado operaciones discontinuadas	-59	137	-196

Los ajustes de las actividades discontinuadas del 2020 lo componen fundamentalmente la eliminación de la amortización de los activos (+108 millones de euros) y la pérdida en la desinversión de la filial australiana Broadpectrum (-64 millones de euros netos de impuestos).

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 Consolidadas del ejercicio 2019 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 2020 sobre la situación de dichos pleitos:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

• Autopista Terrasa Manresa (Autema)

La sociedad sigue esperando la decisión del TS sobre admitir o no a trámite del recurso presentado el pasado ejercicio 2019 sobre la sentencia del TSJC, la cual desestimaba el recurso contencioso-administrativo de AUTEMA frente a los Decretos. Se estimaba que esta decisión podría tardar de 6 a 9 meses (a contar desde junio de 2019), sin embargo, dada la ralentización de la actividad del TS con ocasión del establecimiento del estado de alarma provocado por el COVID-19, se estima que esos plazos se prolongarán varios meses más, en torno al último trimestre de 2020. Si el recurso es admitido a trámite, después tendrá que decidir el TS si lo estima o no, lo cual ocurriría aproximadamente en dos años desde la admisión a trámite.

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, por lo que la compañía considera mantener el tratamiento de este activo como un activo financiero. La compañía no estima indicios de deterioro adicionales a los ya reconocidos en el ejercicio 2019 y al registrado en junio 2020 por -3 millones de euros netos en relación con la NIIF9 (ver Nota 2.3).

• Autopista M-203

Procedimiento judicial iniciado por la Concesionaria solicitando la compensación por las inversiones realizadas (VPI) y por los daños y perjuicios sufridos frente por la CAM:

Este litigio corresponde a una concesión de una carretera con la Comunidad de Madrid, cuyo contrato ha sido resuelto por decisión del Tribunal Superior de Justicia de Madrid debido al incumplimiento del contrato de concesión por parte de la administración concedente. El litigio actualmente abierto versa sobre la compensación que la entidad concedente debe de abonar a la Concesionaria como resultado de dicha resolución.

El 27 de enero de 2020 notificaron a la Sociedad en vía administrativa el informe de valoración de la CAM, cuantificando el importe de la VPI (compensación por las inversiones realizadas) por 56 millones de euros (IVA excluido), más los intereses que se devenguen hasta que se haga efectivo el pago. El pasado 12 de febrero de 2020 la Sociedad presentó las alegaciones pertinentes solicitando que se dicte resolución cuanto antes y reservándose el derecho a realizar las actuaciones que procedan para reclamar la diferencia entre la cantidad reclamada (60 millones de euros registrados en el balance) y la cantidad reconocida en el informe. La Sociedad ha decidido no registrar ninguna provisión por el importe pendiente de recibir dado que los asesores legales externos de la compañía estiman que tenemos argumentos sólidos para reclamar su recuperación.

Por otra parte, en relación con los daños y perjuicios que debe compensar la CAM por la resolución anticipada del contrato de concesión, y habiendo transcurrido el plazo de 6 meses sin que la Administración haya dado respuesta a la reclamación presentada el 7 de agosto del ejercicio 2019, la Sociedad ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo el 14 de febrero de 2020 frente a la desestimación por silencio de la reclamación, el cual ha sido admitido a trámite por el TSJ de Madrid.

En base a la resolución del contrato de concesión, el valor neto contable del activo por 77 millones de euros a 30 de junio de 2020 se encuentra clasificado como cuenta recuperable de la Administración (ver Nota 8.1)

e incluye los 60 millones de euros anteriormente mencionados, así como 13 millones de IVA y 4 millones de intereses.

- **Autopista Radial R4**

El 21 de febrero de 2020 se ha notificado la sentencia del Tribunal Supremo por la que se estima el recurso extraordinario presentado el pasado ejercicio por las entidades financiadoras de la autopista R4 en la que reclamaban la ejecución de las garantías otorgadas 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, como consecuencia de ello, se remiten las actuaciones a la Audiencia Provincial, que debe dictar una nueva sentencia en la que entre a conocer el fondo del asunto una vez reconocida la legitimación activa de las entidades financiadoras.

- **SH-130 (Autopistas)**

Como se indica en las cuentas anuales de 2019, este pleito versa sobre una reclamación presentada por los socios actuales de la sociedad concesionaria de este proyecto.

La reclamación se fundamenta en que parte de los pagos realizados por la sociedad concesionaria a la sociedad constructora en 2011 y 2012 (cuando la sociedad concesionaria y la constructora estaban participadas por Ferrovial), durante la fase de diseño y construcción de la autopista, se hicieron supuestamente en fraude de los acreedores, ya que, en opinión de la demandante: (i) las obras se estaban ejecutando incorrectamente y por tanto no procedía su abono; y (ii) la compañía concesionaria era insolvente. La parte demandante reclama la devolución de dichos pagos, que ascienden a 329 millones de dólares.

El pleito se encuentra en fase de prueba (Discovery) tras cuya finalización se iniciará la fase posterior de presentación y debate sobre la demanda. El calendario del proceso ha sufrido diversas actualizaciones, la más reciente el pasado 31 de marzo de 2020 en que el tribunal ha dictado orden ampliando los plazos del proceso. Se espera tener una resolución definitiva a partir del segundo trimestre del 2021.

El grupo Ferrovial sigue manteniendo 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**

Además de la reclamación indicada en el apartado anterior y tal y como se menciona en las Cuentas Anuales Consolidadas del 2019, la sociedad concesionaria de la autopista SH-130 reclama un total de 280 millones de dólares, alegando que existían vicios y defectos en la construcción sobre los que supuestamente ha incurrido o incurrirá para reparar los daños reclamados. De este importe, el 50% (140 millones de dólares) sería atribuido a la participación del grupo Ferrovial.

El proceso de mediación iniciado en enero de 2020, que se mencionaba en las cuentas anuales 2019, entre todas las partes implicadas concluyó sin acuerdo.

La celebración de la vista (hearing) comenzó el día 9 de marzo de 2020, pero quedó suspendida el 20 de marzo como consecuencia del COVID-19. La vista se reanudará por medios telemáticos el próximo 13 de agosto. La Cámara de Comercio Internacional (institución responsable del procedimiento arbitral) ha comunicado que la fecha de emisión del Laudo final por los árbitros será antes del 30 de noviembre de 2020. El laudo se notificará a las partes durante el primer trimestre de 2021.

Los asesores legales de las compañías afectadas siguen considerando que los trabajos de construcción de la autopista fueron ejecutados conforme a lo establecido en el contrato y las buenas prácticas de la industria y que, en todo caso, la responsabilidad que se pueda derivar de la resolución del litigio se puede ver reducida considerablemente.

La sociedad no considera riesgos adicionales a los ya tenidos en cuenta en la provisión registrada en el ejercicio 2019.

- **Negocio de construcción España:**

En relación al expediente sancionador abierto por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), una vez recibido en octubre de 2019 el pliego de cargos elaborado por la Dirección de Competencia (DC), se ha notificado en el mes de marzo de 2020 por parte de la DC la propuesta de sanción en la que se considera que la practica desarrollada por los afectados en este expediente es contraria e infringe la Ley de Defensa de la competencia y propone una sanción de 48M€.

El 11 de junio Ferrovial Construcción presentó su escrito de alegaciones contra dicha propuesta. El 16 de julio, la Sala de Competencia de la CNMC ha declarado caducado el expediente y ha ordenado la incoación de otro expediente por los mismos hechos.

En base a lo anterior, el grupo considera no necesario provisionar importe adicional alguno más allá de los 3 millones de euros registrados en las Cuentas Anuales Consolidadas del 2019.

c) Litigios en relación al negocio de Servicios:

Respecto al negocio de Servicios en España:

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

No se han producido cambios en el primer semestre del ejercicio 2020 en relación a este litigio. Tal y como se informó en las cuentas anuales del ejercicio 2019, el 19 de septiembre de 2019, el Consejo de la CNMC acordó la suspensión del plazo para resolver el expediente hasta que la Audiencia Nacional resuelva el recurso contencioso-administrativo para la protección de derechos fundamentales.

El Grupo ha decidido no registrar ninguna provisión dado que los asesores legales de la compañía estiman que los argumentos del recurso de protección de derechos fundamentales son sólidos.

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

En fecha 6 marzo de 2020 la CNMC ha dictado una resolución por la que se suspende el plazo máximo para la resolución del expediente sancionador. El motivo de la suspensión son los recursos presentados por otras sociedades investigadas contra los acuerdos de la Dirección de Competencia por los que se denegó parcialmente el carácter confidencial de

ciertos documentos recabados en las inspecciones de estas empresas. El plazo máximo para resolver el expediente (18 meses desde la incoación) estará suspendido hasta el día siguiente de las resoluciones del Consejo sobre los recursos interpuestos (el Consejo debe resolver en un plazo de tres meses). En todo caso, la Dirección de Competencia advierte que esta suspensión del plazo máximo de resolución suspende necesariamente la tramitación del procedimiento.

En base a lo anterior el Grupo ha decidido no registrar ninguna provisión.

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

No se han producido cambios en el primer semestre del ejercicio 2020 en relación a este litigio.

10.2. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

A 30 de junio de 2020, las sociedades del Grupo tenían prestados avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras por un total de 7.579 millones de euros (7.994 millones de euros en diciembre de 2019), desglosados en: i) 3.476 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras (3.624 millones de euros en diciembre de 2019), ii) 4.103 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y compañías de seguros (4.370 millones de euros en diciembre de 2019). 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, 856 millones de euros (853 millones a 31 de diciembre de 2019) garantizan inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras (ver Nota 11.3).

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 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 2020 y su variación con respecto a diciembre de 2019:

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

El importe de estas garantías asciende a 141 millones de euros a 30 de junio de 2020 (141 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

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 61 millones de euros al porcentaje de participación del Grupo Ferrovial (60 millones de euros a 31 de diciembre de 2019). Del importe anterior únicamente están avalados 3 millones de euros.

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía de 14,9 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 30 de junio de 2020 (ver nota 10 relativa a litigios).

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 11.2.a).

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la división de Servicios por Amey UK PLC en favor de diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia. Dichas garantías alcanzan un importe de 335 millones de euros a 30 de junio de 2020 (370 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), siendo las más relevantes las relacionadas con contratos con el Ministerio de Justicia británicos y la red de tranvías de Manchester. Indicar que el importe anterior corresponde al volumen de trabajos pendientes por ejecutar al porcentaje de participación de Ferrovial.

10.3. Compromisos

a) Compromisos de inversión

Los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a la aportación de capital en proyectos de infraestructuras son de 946 millones de euros (976 millones de euros en diciembre de 2019) y de compromisos para adquisiciones de inmovilizado material y compra de empresas son de 123 millones de euros (156 millones de euros en diciembre de 2019). Señalar que parte de los compromisos en los proyectos de infraestructuras están garantizados con avales otorgados por terceros por 856 millones de euros (ver Nota 10.2). Mencionar que, dentro de los 946 millones de euros, se incluyen 2 millones de euros que aparecen igualmente en las garantías mencionadas en la Nota 10.2) apartado b.2) correspondientes a capital contingente de Ausol.

Respecto a la disputa judicial para adquirir un 5% de la autopista 407 ETR indicado en las cuentas anuales de 2019 que podía suponer un desembolso de 1.600 millones de dólares canadienses, señalar que la Compañía ha renunciado a este proceso para fortalecer el balance, mantener liquidez en el contexto actual y enfocarse en nuevos proyectos.

b) Compromisos medioambientales

No se han producido variaciones con respecto a lo informado en las Cuentas Anuales del ejercicio 2019 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 2020 y 2019 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	30/06/2020			VAR. 20/19
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2		2	0%
Alta dirección	13	1	14	27%
Directivos	117	11	128	-57%
Titulados Sup. y de grado medio	5027	3736	8.763	13%
Administrativos	562	598	1.160	19%
Operarios y técnicos no titulados	8074	258	8.332	2%
Total	13.795	4.604	18.399	7%

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

El aumento de la plantilla respecto a 30 de junio de 2019 de 7% (1.209 trabajadores), tiene su origen principalmente en la incorporación bajo la división de Construcción del negocio de Servicios en Polonia, FB Serwis, anteriormente incluido en la división de Servicios (actividad discontinuada).

ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA	30/06/2020			VAR. 20/19
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	0	0	0	0%
Alta dirección	0	0	0	0%
Directivos	10	5	15	-94%
Titulados Sup. y de grado medio	7.308	629	7.937	-5%
Administrativos	177	688	865	-87%
Operarios y técnicos no titulados	29.604	18.529	48.133	-20%
Total	37.099	19.851	56.950	-24%

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

La disminución en la plantilla de las actividades discontinuadas corresponde principalmente a la salida del perímetro por venta de la filial de Servicios Broadpectrum el pasado 30 de junio de 2020 (Nota 1.2), así como a la reclasificación a Construcción de la plantilla de FB Serwis comentada anteriormente.

En cuanto a la variación por categorías profesionales, tanto en actividades continuadas como discontinuadas, esta se debe a los requerimientos legales del reporte de información no financiera en vigor desde 2019 (Ley 11/2018 de 28 de diciembre de 2018 - Información no Financiera a reportar en la Memoria Anual), en base a los cuales se han creado nuevas categorías profesionales que permiten reportar de acuerdo a los nuevos criterios la información sobre brecha salarial. La clasificación anterior no permitía un desglose adecuado para poder reportar dichos indicadores con la consistencia adecuada. Esta clasificación fue auditada en la formulación de la Memoria de diciembre 2019.

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

NEGOCIO	30/06/2020			VAR. 18/17
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.279	2.803	17.082	4%
Autopistas	334	167	501	-17%
Aeropuertos	32	16	48	-22%
Resto	265	174	439	6%
Total Act. Continuadas	14.910	3160	18.070	3%
Total Act. Discontinuas	47.902	25.001	72.903	-3%
Total	62.812	28.161	90.973	-2%

NEGOCIO	30/06/2019			TOTAL
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	13.786	2.606	16.392	
Autopistas	396	206	602	
Aeropuertos	40	21	61	
Resto	237	175	412	
Total Act. Continuadas	14.459	3.008	17.467	
Total Act. Discontinuas	50.326	24.873	75.199	
Total	64.785	27.881	92.666	

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 suele ser ligeramente mayor durante el segundo semestre del año que durante el primero. Adicionalmente, en el primer semestre del ejercicio 2020 se han generado significativos descensos de actividad por el impacto del COVID-19 (ver Nota 2).

13. Operaciones Vinculadas

En la tabla inferior se indican las operaciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas en los primeros semestres de 2020 y 2019 (si tuvieron la consideración de parte vinculada durante una parte del semestre, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo), conforme a los conceptos siguientes:

- Operaciones entre Ferrovial S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

Se incluyen las operaciones realizadas (i) entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre Ferrovial, S.A. y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

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

Corresponde a las operaciones realizadas (i) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

(Miles de euros)	30/06/2020			30/06/2019				
	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo Balance 30/06/2020	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo Balance 30/06/2019
GASTOS E INGRESOS:								
Gastos financieros		0	0	0	0	896	896	
Recepción de servicios	0	6.481	6.481	-353	180	7.601	7.780	-1.032
GASTOS	0	6.481	6.481	-353	180	8.947	8.676	-1.032
Ingresos financieros		0	0	0	0	33	33	
Prestación de servicios		189	189	94	0	5.090	5.090	1.909
INGRESOS	0	189	189	94	0	5.123	5.123	1.909

(Miles de euros)	30/06/2020			30/06/2019			
	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Saldo Balance 30/06/2020	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Saldo Balance 30/06/2019	
OTRAS TRANSACCIONES:							
Acuerdos de financiación préstamos y aportaciones de capital (prestatario)		0	0	0	0	90.855	-90.855
Garantías y avales recibidos		0	0	0	52.260	94.530	-146.790
Liquidaciones derivados		0	0	0	0	-781	0

Adicionalmente, existen operaciones efectuadas entre sociedades dependientes de la Sociedad que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por las razones que siguen.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.2.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades del Grupo titulares de proyectos de infraestructuras no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas, a medida que estas obras están siendo ejecutadas, frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el primer semestre de 2020, el área de construcción de Ferrovial ha reconocido como ventas por dichas obras un importe de 310.716 miles de euros (a 30 de junio de 2019, 143.736 miles de euros).

El resultado no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones descritas, asignable al porcentaje que Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en el primer semestre de 2020, de 1.236 miles de euros. A 30 de junio de 2019 supuso -122.876 miles de euros.

14. Remuneraciones al Consejo

Se presenta a continuación el detalle por conceptos retributivos de las remuneraciones percibidas por el conjunto de los administradores de la Sociedad en su calidad de miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A., así como por los integrantes de la alta dirección de Ferrovial, entendiéndose por tales aquellas personas que formen parte del Comité de Dirección de la Sociedad o tengan dependencia directa del Consejo, Comisión Ejecutiva o Consejeros Delegados de la Sociedad (con excepción de aquéllos que son al tiempo Consejeros Ejecutivos, que se incluyen dentro de la remuneración recibida por el Consejo de Administración):

ADMINISTRADORES:	Importe (miles euros)	
	jun-20	jun-19
<i>Concepto retributivo:</i>		
Retribución fija	1.133	1.328
Retribución variable	1.858	2.391
Retribución estatutaria:		
– Asignación Fija	190	210
– Dietas	481	532
Operaciones sobre acciones y/u otros instrumentos financieros	1.602	2.194
TOTAL	5.264	6.655
ALTA DIRECCIÓN:	Importe (miles euros)	
	jun-20	jun-19
Total remuneraciones recibidas por la Alta Dirección	12.882	7.661

Las disminuciones en la asignación fija de los Consejeros en su condición de tales y en la retribución fija de los Consejeros ejecutivos, obedecen a la reducción aprobada con motivo de la COVID-19. Además, la reducción en las retribuciones de los Consejeros Ejecutivos se debe también a los efectos derivados de la salida del anterior consejero delegado que se reflejan igualmente en los Incentivos a largo plazo. La remuneración de la alta dirección se incrementa respecto al primer semestre de 2019 por distintos efectos: (i) las cantidades abonadas por desvinculación de dos de sus miembros, sin impacto global en la cuenta de resultados del ejercicio ya que la Sociedad reconoce como gasto anualmente las cantidades aportadas en el ejercicio al seguro colectivo de ahorro; (ii) un incremento en el número de sus componentes en tres personas; y (iii) variaciones en el precio de la acción y en la retribución variable anual.

Adicionalmente, para la cobertura de la retribución extraordinaria de determinados integrantes de la alta dirección (incluido el Consejero Delegado), que está sujeta a las circunstancias que se comentan en el apartado 6.6.7 de las Cuentas Anuales Consolidadas, la sociedad matriz del grupo realiza anualmente aportaciones a un seguro colectivo de ahorro del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada integrante de la alta dirección. Las aportaciones realizadas durante el primer semestre de 2020 han ascendido a 1.948 miles de euros.

En las Notas 6.6 y 6.7 de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2019 se describen con detalle las retribuciones al Consejo y a la Alta Dirección, así como el funcionamiento de los sistemas retributivos vinculados a la acción.

15. Acontecimientos posteriores al cierre

Como se comenta en las Notas 2.4 y 5.4, en julio de 2020 se recibió aprobación de los acreedores de Heathrow Finance de un waiver ante el previsto de incumplimientos de covenants en junio de 2021 en relación a la deuda financiera de dicha sociedad.

16. Anexos

Anexo I. Información por segmentos

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 30 de junio de 2020.

(Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO DE SEGMENTOS	AJUSTES ACT. DIS- CONTI.	AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	2.681	227	4	3.320	64	-3.320	-62	2.914
Otros ingresos de explotación	1	0	0	1	0	-1	0	1
Total ingresos de explotación	2.682	227	4	3.321	64	-3.321	-62	2.915
Consumos	431	1	0	236	0	-236	0	432
Otros gastos de explotación	1.728	45	9	1.479	91	-1.479	-62	1.811
Gastos de personal	482	29	4	1.478	29	-1.478	0	544
Total gastos de explotación	2.641	75	13	3.192	120	-3.192	-62	2.787
Resultado bruto de explotación	41	152	-8	128	-56	-128	0	128
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	47	42	1	134	6	-134	0	96
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	-6	110	-10	-6	-62	6	0	32
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0	-5	0	5	0	0
Resultado de explotación	-6	110	-10	-11	-62	11	0	32
Resultado financiero financiación	-4	-111	-1	-9	0	9	0	-116
Resultado derivados y otros resultados financieros	-1	-10	0	-1	0	1	1	-10
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-5	-121	-2	-10	0	10	1	-126
Resultado financiero financiación	11	15	0	-11	-21	11	0	5
Resultado derivados y otros resultados financieros	-6	10	4	-16	-5	16	0	1
Resultado financiero resto de sociedades ex-proyectos	4	25	4	-27	-26	27	-1	6
Resultado financiero	-1	-95	2	-37	-26	37	0	-120
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	27	-253	7	0	-7	0	-226
Resultado consolidado antes de impuestos	-7	42	-261	-41	-89	41	0	-315
Impuesto sobre beneficios	-12	-28	2	-3	40	3	0	2
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	-19	14	-259	-44	-49	44	0	-313
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	-1	-58	0	-59
Resultado consolidado del ejercicio	-19	14	-259	-44	-51	-15	0	-373
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-4	-3	0	0	1	0	0	-7
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-23	10	-259	-44	-50	-15	0	-379

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	256	0	-256	0	420
Otros gastos de explotación	1.775	48	13	1.546	46	-1.546	-72	1.810
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	-72	2.723
Resultado bruto de explotación	-317	207	-8	209	-1	-209	0	-118
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	-61	0	-192
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-21	0	0	0	0	0	-21
Resultado de explotación	-346	146	-9	60	-3	-61	0	-213
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	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	-18	-238
Impuesto sobre beneficios	28	42	1	-4	-23	4	4	51
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	-318	167	0	28	-21	-28	-15	-187
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	137	0	137
Resultado consolidado del ejercicio	-318	167	0	28	-21	109	-15	-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	25	-21	112	-18	-6

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 2019 y los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020.

b) Información Financiera Seleccionada Intermedia

b.1. Balance de Situación a 30 de Junio de 2020 y 31 de Diciembre de 2019

ACTIVO	30/06/2020	31/12/2019
ACTIVO NO CORRIENTE	8.489	8.523
Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas a largo plazo	8.282	8.324
Instrumentos de patrimonio	8.282	8.323
Créditos a empresas del grupo	0	1
Otros activos no corrientes	1	1
Derivados financieros a largo plazo	57	53
Activos por Impuestos Diferidos	149	145
ACTIVO CORRIENTE	1.667	480
Activos financieros mantenidos para la venta	4	4
Deudores	140	124
Deudores empresas del Grupo y Asociadas	42	39
Activos por impuesto corriente	48	36
Deudas con las Administraciones Públicas	50	49
Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas a corto plazo	518	274
Derivados financieros a corto plazo	4	0
Periodificaciones a corto plazo	2	1
Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes	999	77
TOTAL ACTIVO	10.157	9.003
PASIVO	30/06/2020	31/12/2019
PATRIMONIO NETO (nota b.5.1)	4.545	4.776
Fondos Propios	4.545	4.775
Capital	148	147
Prima de emisión	826	995
Reservas	3.767	3.036
Reserva legal	30	30
Reservas sujetas pero exentas art. 21 y 22 del TRLIS	2.384	1.940
Otras Reservas	1.352	1.066
Acciones y participaciones en patrimonio propias	-149	-75
Resultado del ejercicio	-47	672
Ajustes por cambios de valor	0	0
PASIVO NO CORRIENTE	3.982	3.173
Provisiones a largo plazo	165	161
Deudas a largo plazo	998	296
Deudas con entidades de crédito	932	255
Derivados financieros a largo plazo	66	41
Deudas con Empresas del Grupo y Asociadas a largo plazo	2.776	2.676
Pasivos por Impuestos Diferidos	43	39
PASIVO CORRIENTE	1.630	1.054
Provisiones a corto plazo	39	1
Deudas a corto plazo	1.426	988
Obligaciones y bonos	1.276	973
Deudas con entidades de crédito	150	0
Derivados financieros a corto plazo	0	15
Deudas con Empresas del grupo y asociadas corto plazo	123	36
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	42	30
Proveedores	14	7
Otros acreedores	26	23
TOTAL PASIVO	10.157	9.003

b.2. Cuentas de Pérdidas y Ganancias para los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2020 y 30 de Junio de 2019

	30/06/2020	30/06/2019
Importe neto de la cifra de negocios (Nota b.5.2)	26	27
Dividendos	1	1
Prestaciones de servicios	20	21
Otros rendimientos recibidos de filiales	4	5
Gastos de personal (Nota b.5.3)	-16	-14
Otros gastos de explotación	-57	-13
RESULTADO DE EXPLOTACION	-47	0
Ingresos Financieros	4	6
Gastos Financieros	-32	-38
Variación Valor Razonable instrumentos financieros	11	18
Diferencias de cambio	1	-8
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	0	0
RESULTADO FINANCIERO	-16	-22
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	-64	-22
Impuesto sobre sociedades	16	2
RESULTADO DEL EJERCICIO	-47	-21

b.3. Estado de cambios en el Patrimonio Neto correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2020 y 30 de Junio de 2019

b.3.i) Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2020 y 30 de Junio de 2019

(Millones de euros)	2020	2019
Total resultado pérdidas y ganancias del ejercicio	-47	-21
Ingresos y gastos imputados contra patrimonio neto	0	-2
Por cobertura de flujos de efectivo	0	-2
Efecto impositivo	0	1
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	-47	-22

b.3.ii) Estado total de cambios en el Patrimonio Neto correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2020 y 30 de Junio de 2019

(Millones de euros)	Capital Social	Prima Emisión	Reservas	Acciones propias	Rdo del ejercicio	Aj. por cambios de valor	TOTAL
Saldos 01/01/2020	147	995	3.036	-75	672	0	4.776
Total ingresos y gastos reconocidos					-47	0	-47
Distribución de Resultado			672		-672		0
Retribución al accionista	1	-169	74	-74	0	0	-168
Acuerdo dividendo flexible	1	-94					-93
Operaciones acciones propias		-74	74	-74			-74
Sistemas retributivos vinculados a la acción			-16				-16
Saldos 30/06/2020	148	826	3.767	-149	-47	0	4.545

(Millones de euros)	Capital Social	Prima Emisión / Fusión	Reservas	Acciones propias	Rdo del ejercicio	Aj. por cambios de valor	TOTAL
Saldos 01/01/2019	148	1.274	2.896	-128	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	-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	-21	-1	4.005

b.4. Estado de flujos de efectivo correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2020 y 30 de Junio de 2019

(Millones de euros)	2020	2019
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	-46	-53
Resultado antes de impuestos	-64	-22
Ajustes del resultado:	53	17
Amortización del inmovilizado/provisiones	0	0
Otros ajustes del resultado (netos)	53	17
Cambios en el capital corriente	-10	-14
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación:	-25	-34
Pagos de intereses	-30	-33
Cobros de intereses	1	5
Cobros/(pagos) por impuesto sobre beneficios y consolidación fiscal	5	-7
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	41	-18
Pagos por inversiones:	0	-18
Empresas del grupo, asociadas y unidades de negocio	0	-18
Otros activos financieros	0	0
Cobros por desinversiones:	41	0
Empresas del grupo, asociadas y unidades de negocio	41	0
Otros activos financieros	0	0
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	931	126
Cobros y (pagos) por instrumentos de pasivo financiero:	1.078	300
Variación cuentas de financiación empresas del Grupo	-52	45
Emisión, devolución y amortización	1.130	255
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	-167	-168
Dividendo flexible	-93	-102
Compra de autocartera	-74	-66
Cobros y (pagos) por instrumentos de patrimonio:	20	-6
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-4	0
Aumento / (disminución) neto de efectivo y equivalentes	922	55
Efectivo y equivalentes al inicio del periodo	77	37
Efectivo y equivalentes al final del periodo	999	92

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

b.5.i) 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)	30/06/2020	30/06/2019
Mercado interior	23	26
Zona euro	2	0
Zona no Euro	1	1
TOTAL	26	27

b.5.iii) Personal

La plantilla media de la sociedad en los periodos terminados el 30 de junio de 2020 y 30 de junio de 2019 es la siguiente:

	30/06/2020	30/06/2019
Hombres	48	53
Mujeres	28	29
TOTAL	76	82

APROBACIÓN DEL CONSEJO

Las páginas que anteceden comprenden las cuentas anuales resumidas consolidadas de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al primer semestre del ejercicio 2020, que han sido aprobadas por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 30 de julio de 2020, 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 presencialmente a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Óscar Fanjul Martín
Vicepresidente

D. Ignacio Madrdejos Fernández
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. Philip Bowman
Consejero

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejero

D. Juan Hoyos Martínez de Irujo
Consejero

D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar lo siguiente: los Consejeros D. Philip Bowman y D. Bruno Di Leo no estampan su firma en este documento porque participaron en la reunión del Consejo de Administración de 30 de julio de 2020 a distancia, por medios técnicos, dadas las restricciones a los desplazamientos impuestas por las autoridades a raíz de la crisis motivada por la COVID-19. Ambos Consejeros han votado a favor de la aprobación de las cuentas anuales resumidas consolidadas de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al primer semestre del ejercicio 2020.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración

Informe de Revisión Limitada

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios
e Informe de Gestión Intermedio
correspondientes al periodo de seis meses terminado
el 30 de junio de 2020

INFORME DE REVISIÓN LIMITADA SOBRE 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 2020, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujo 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 conformidad con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida consolidada, 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 2020 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 consolidados resumidos intermedios.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención al respecto de lo señalado en la Nota 3 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período 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 período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020. 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 Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre.

Este informe se corresponde con el
sello distintivo nº 01/20/16469
emitido por el Instituto de Censores
Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.



Francisco Rahola Carral

30 de julio de 2020