



FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Informe de Gestión Intermedio

Resultados enero - junio 2021

27 julio 2021

ferrovial

For a world on the move

AVISO LEGAL

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

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

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



Ferrovial resultados enero – junio 2021

Rápida recuperación del tráfico de Autopistas con el levantamiento de las restricciones a la movilidad, los Aeropuertos siguen viéndose afectados y Construcción y Servicios muestran una sólida evolución en la primera mitad de 2021.

- **El tráfico en las MLs de Texas mostró una rápida recuperación una vez se levantaron las restricciones** el pasado 10 de marzo, con la excepción del impacto de las fuertes lluvias de mayo. En junio, el tráfico en NTE35W y NTE estuvo por encima de los niveles de junio de 2019 (+19,4% y +6,4%, respectivamente), mientras que en LBJ fue un 13,6% inferior. Las tarifas más altas y una mayor proporción de vehículos pesados favorecieron una evolución aún más sólida en las ventas y los ingresos medios por viaje en todas las Managed Lanes durante el 1S 2021: NTE 35W +13%, NTE +10% y LBJ +8% vs. 1S 2020. **En junio, Ferrovial recibió 48 millones de euros en dividendos de NTE y LBJ.**
- **El tráfico en 407 ETR estuvo afectado por las fuertes restricciones** y los confinamientos impuestos durante 1S 2021 (caída del tráfico en un -14,7% vs 1S 2020) hasta el 11 de junio, cuando comenzó la reapertura en tres fases con la primera etapa. Toronto entró en la fase 3 de la reapertura el 16 de julio. La mayor proporción de vehículos pesados y las mayores tarifas (los precios aumentaron en febrero de 2020) han tenido un impacto positivo en los ingresos por trayecto (+6,2% vs 1S 2020). No se distribuyeron dividendos en 1S 2021, aunque el Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación de la pandemia y analizará cualquier posible reparto de dividendos en 2021.
- **Las restricciones a los viajes aéreos siguieron afectando al tráfico de aeropuertos:** Heathrow -75,1% y AGS -66,7% en 1S 2021. La CAA (Autoridad de Aviación Civil) aprobó en abril un ajuste temporal del RAB por valor de 300 millones de libras. Este ajuste está por muy debajo de lo necesario para al menos restaurar la amortización regulatoria, en línea con los principios regulatorios del Reino Unido. La CAA deberá hacer un análisis más completo sobre todas las cuestiones y potenciales ajustes en el próximo período regulatorio H7. El 19 de julio, Heathrow lanzó una dispensa preventiva del covenant ICR para 2021 en Heathrow Finance.
- **Evolución sólida en Construcción:** Margen RE del 2,4% (excl. impacto de desinversiones) frente al -0,7% del 1S 2020 (que incluía -44 millones de euros de impacto por el COVID-19). Evolución especialmente positiva de Budimex (8,3% de margen RE), incluyendo 15 millones de euros relacionados con la división Inmobiliaria previos a la desconsolidación. Excluyendo este impacto, el margen RE de Budimex alcanzó el 6,2% (2,8% en 1S 2020).
 - **La venta de activos no estratégicos en Construcción ha tenido un impacto muy positivo en el flujo de caja**, con 356 millones de euros en 1S 2021, incluyendo principalmente el negocio inmobiliario de Budimex y URBICSA. La venta de Nalanda (portal de intermediación para contratistas y proveedores) se cerró en julio, por lo que no se incluyó en 1S 2021. Las ventas de Figueras y SCC (Reciclado de aridos de Webber) se han acordado, pero están pendientes de las autorizaciones definitivas.
- **La división de Servicios también mostró una evolución operativa muy positiva, con mayor actividad principalmente en Reino Unido y España**, junto con un aumento continuado de la rentabilidad (8,2% de margen RBE), donde destaca España (margen RBE del 12,7%) y Amey (4,9%). El flujo de caja operativo alcanzó los 184 millones de euros en Servicios.

Sólida situación financiera: altos niveles de liquidez alcanzando los 6.510 millones de euros y 1.859 millones de euros de posición neta de caja ex-infraestructuras.

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	JUN-21	JUN-20
VENTAS	2.965	2.937
RBE	251	136
Amortización de inmovilizado	-116	-109
Deterioros y enajenación de inmovilizado	17	-20
RE*	152	7
RESULTADO FINANCIERO	-175	-127
Puesta en equivalencia	-245	-226
BAI	-268	-346
Impuesto sobre beneficios	-30	3
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-298	-343
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	208	-34
RESULTADO CONSOLIDADO	-90	-377
Rdo. atribuido a socios externos	-87	-7
RESULTADO DEL EJERCICIO	-177	-384

* RE después de deterioros y enajenación del inmovilizado.

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	161	152	5,7 %	46,0 %
Aeropuertos	-9	-8	-9,2 %	-6,0 %
Construcción	112	28	n.s.	n.s.
Otros	-13	-36	64,8 %	n.s.
Total RBE	251	136	84,7 %	88,9 %

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	JUN-21	JUN-20	COMPARABLE
Autopistas	218	186	17,6%
Aeropuertos	-22	56	-139,2%
Construcción	112	28	n.s.
Otros	-14	0	n.s.
Total RBE	294	269	9,0%

Cifras comparables.

FLUJO DE OPERACIONES

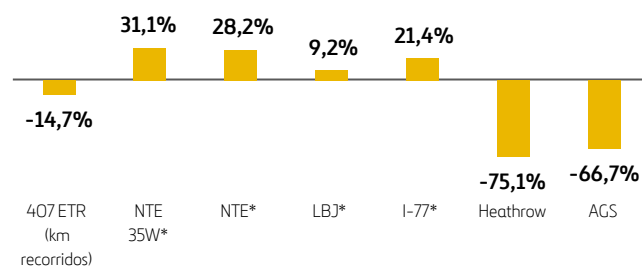
Flujo de operaciones	JUN-21	JUN-20
Dividendos Autopistas	53	98
Dividendos Aeropuertos	0	29
Construcción	-120	-125
Servicios	184	159
Otros*	-92	-110
Flujo de operaciones sin impuestos	26	52
Pago Impuesto de sociedades	-17	-31
Total	9	20

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	JUN-21	DIC-20
PNT ex-proyectos infraestructura	1.859	1.991
PNT proyectos infraestructura	-4.667	-4.532
Autopistas	-4.378	-4.216
Resto	-289	-316
Posición neta de tesorería total	-2.808	-2.541

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO



*Transacciones

IMPACTO POR COVID-19

Más de un año después desde que la OMS declarase el COVID-19 como pandemia global, los avances hacia la inmunidad de rebaño gracias al desarrollo de las vacunas han facilitado que algunos países en los que Ferrovial opera hayan levantado parcial o totalmente las restricciones a la movilidad y a la actividad económica que se establecieron prácticamente desde el inicio de la pandemia. De esta forma se han logrado mejoras en la recuperación de la demanda de las actividades de Ferrovial, aunque de forma desigual en los distintos segmentos. Los activos de infraestructuras se vieron muy afectados por las restricciones a la movilidad, los confinamientos y las cuarentenas impuestas. El levantamiento de estas restricciones tuvo un impacto muy positivo en la evolución de nuestras autopistas principales. El impacto en Construcción y Servicios no ha sido significativo en 1S 2021. Aeropuertos ha sido la división más afectada por el COVID-19 dadas las restricciones todavía vigentes para el tráfico aéreo.

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

La Compañía sigue centrada en mantener una sólida posición financiera y en trabajar en la creación de oportunidades de inversión que aporten valor. A junio de 2021, la liquidez a nivel de ex-proyectos de infraestructuras alcanzaba los 6.510 millones de euros, incluidas las líneas de liquidez disponibles por valor de 1.195 millones de euros. La posición neta de tesorería ex-infra se situaba en 1.859 millones de euros (incluyendo actividades discontinuadas).

A nivel operativo, la pandemia del COVID-19 ha afectado a las actividades de Ferrovial en 1S 2021, en especial al tráfico aéreo y a autopistas, donde las restricciones de movilidad seguían vigentes:

- **Autopistas:** el tráfico comenzó el año afectado por el fuerte impacto de la pandemia del COVID-19 en todos los activos, debido a un nuevo aumento de los contagios, pero se ha ido recuperando a medida que se levantaban las restricciones a la movilidad.
- **Managed Lanes en Texas:** desde marzo se apreció una continua recuperación del tráfico gracias al levantamiento de las restricciones de movilidad, parcialmente impactado por las fuertes lluvias de mayo (60% por encima de mayo de 2020). En junio, el tráfico había alcanzado los niveles anteriores a la pandemia (febrero de 2020) en NTE y NTE 35W y se mantenía por debajo en LBJ. En 1S 2021, el crecimiento del tráfico en las Managed Lanes fue el siguiente: NTE 28,2%, LBJ 9,2% y NTE35W 31,1% en 1S 2021.
- **407 ETR:** en Toronto, el tráfico en 1S 2021 estuvo afectado por varios confinamientos intermitentes, pero mostró mejoras a finales de junio, cuando la provincia de Ontario entró en la fase 2 del proceso gradual de reapertura. El tráfico de **407 ETR en 1S 2021 cayó un -14,7%**.
- En **Aeropuertos**, el tráfico continuó muy impactado por el COVID-19 en 1S 2021 debido a los cierres de las fronteras, las cuarentenas impuestas y otras restricciones a la movilidad:
- **Heathrow:** el número de pasajeros cayó un -75,1% en 1S 2021. En mayo, el Gobierno de Reino Unido aprobó la reapertura gradual de los viajes internacionales aplicando un sistema de semáforo en función del riesgo (países en rojo, amarillo o verde). El número de países en verde era muy limitado a finales de junio de 2021, por lo que el impacto positivo en el tráfico ha sido bajo.

Heathrow continúa operando con el objetivo de mantener sus costes al mínimo para preservar su liquidez y proteger su posición financiera, al mismo tiempo que garantiza que la salud y la seguridad siguen siendo su primera e innegociable prioridad. Las iniciativas de reducción de costes provocaron un descenso del opex del 22% en el 1S 2021 frente a 1S 2020. Además, el capex de Heathrow se redujo desde 296 millones de libras en el 1S 2020 hasta 96 millones de libras en el 1S 2021.

- **AGS** también ha experimentado una caída significativa de los niveles de tráfico (-66,7% en 1S 2021). AGS alcanzó un ahorro neto de 10 millones de libras en su opex vs 1S 2020 (20%).
- **Construcción y Servicios:** no tuvieron un impacto material en producción en 1S 2021.

El impacto del COVID-19 en el flujo de caja se mide con la reducción de los dividendos recibidos de nuestros principales activos de infraestructuras; principalmente Heathrow y 407 ETR, que no abonaron dividendos en 1S 2021, en comparación con los 146 millones de euros recibidos de 407 ETR y los 58 millones de euros recibidos de Heathrow en el 1S 2019.

RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas** alcanzaron 2.965 millones de euros (+6,3% comparable) gracias al aumento de ventas en Construcción (+6,3% comparable) y Autopistas (+30,8% comparable).
- **RBE:** 251 millones de euros (136 millones de euros en 1S 2020, impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la compañía).

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos de proyectos recibidos por Ferrovial alcanzaron 65 millones de euros en 1S 2021 (133 millones de euros en 1S 2020):

- **407 ETR:** no se abonaron dividendos a los accionistas en el 1S 2021 (312,5 millones de dólares canadienses en 1S 2020, 89 millones de euros para Ferrovial). El Consejo de 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier otro posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.
- **Managed Lanes de Texas:** Ferrovial recibió 48 millones de euros de NTE (21 millones de euros) y LBJ (27 millones de euros), mientras que en 1S 2020 no distribuyeron dividendos.
- **Heathrow:** no se permiten dividendos de Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5% de acuerdo a las condiciones del waiver de 2020. HAH repartió 100 millones de libras en 1S 2020 (29 millones de euros para Ferrovial).
- **Resto Autopistas:** 5 millones de euros (8 millones de euros en 1S 2020).
- **Servicios:** 10 millones de euros en dividendos de proyectos, (5 millones de euros de dividendos en 1S 2020).
- Los 2 millones de euros restantes son dividendos de Construcción y de Tratamiento de Residuos en Reino Unido.

INVERSIONES Y DESINVERSIONES

Acuerdo de venta del negocio inmobiliario de Budimex: el 22 de febrero de 2021, la filial de construcción de Ferrovial en Polonia, Budimex, acordó la venta de su negocio inmobiliario (Budimex Nieruchomości), que se clasificó como actividad discontinuada. En junio, la venta se materializó al precio acordado de 1.513 millones de zloties (330 millones de euros después de gastos de transacción), suponiendo una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 131 millones de euros.

Acuerdo de venta de Prisiones Figueras y URBICSA: en diciembre 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones que Ferrovial tiene en la Concesionaria de Prisiones Figueras (100%) y del 22% de URBICSA con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 41 y 17 millones de euros, respectivamente. A 30 de junio, la transacción de URBICSA se ha completado y el acuerdo de Figueras está pendiente de autorización por parte de los organismos competentes.

Acuerdo de venta de Nalanda: en marzo de 2021, se alcanzó un acuerdo para la venta del 19,86% de Ferrovial en Nalanda Global (plataforma digital para la gestión documental) a PSG por 17 millones de euros. El acuerdo se ha completado en julio, por lo que no se incluye en los resultados del 1S 2021.

Acuerdo de venta de SCC (Southern Crushed Concrete): en junio de 2021, Ferrovial alcanzó un acuerdo para vender la actividad de reciclaje de áridos de Webber por 140 millones de dólares. Esta transacción está pendiente de autorización por parte de los organismos competentes.

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

Acuerdo de desinversión de la actividad de Medioambiente de Ferrovial Servicios en España y Portugal, posterior al cierre de los resultados financieros del primer semestre de 2021 (julio): Ferrovial ha llegado a un acuerdo con PreZero International GmbH (compañía del Grupo Schwarz) para la venta de la actividad de Medio Ambiente en España y Portugal por un valor de empresa (enterprise value) de 1.133 millones de euros, y un valor de las acciones implícito (equity value) de 950 millones de euros. El cierre de la transacción, esperado durante 2S 2021, está sujeto a la aprobación por parte de las autoridades de competencia y el precio final se ajustará con referencia a un balance preparado a esa fecha (Completion Accounts). El negocio de Medioambiente de Ferrovial Servicios en España y Portugal registró en 2020 un RBE de aproximadamente 130 millones de euros, incluyendo 101 millones de euros ex-proyectos y 29 millones de euros de proyectos (que generan unos dividendos anuales normalizados de aproximadamente 10 millones de euros). La plusvalía después de impuestos estimada, en base al valor en libros de este negocio a 31 de diciembre de 2020, es de aproximadamente 317 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: Las ventas ascendieron un +30,8% comparable y el RBE un +46,0% comparable. El RBE se situó en 161 millones de euros.

El tráfico de las Managed Lanes en Texas estuvo impactado por el COVID-19 desde principios de año, pero mostró una sólida recuperación desde marzo, cuando las restricciones de movilidad se levantaron. Además, las tormentas invernales de febrero y las fuertes lluvias de mayo también afectaron negativamente. Nuestros activos tuvieron resultados sólidos respecto al 1S 2020:

- **NTE:** generó unas ventas de 82 millones de dólares (+40,2%), apoyado en una mayor contribución de los vehículos pesados y unas tarifas más altas. El RBE ascendió a 71 millones de dólares (+44,3%). El margen RBE fue del 86,8% (+248 puntos básicos).
- **NTE 35W:** alcanzó unas ventas de 63 millones de dólares (+47,5%), también gracias a la mayor contribución del tráfico de vehículos pesados y unas tarifas más altas. El RBE ascendió a 53 millones de dólares (+48,4%), con margen RBE de 83,3% (82,8% en 1S 2020).
- **LBJ:** registró unas ventas de 60 millones de dólares (+17,1%). El RBE ascendió a 48 millones de dólares (+19,7% frente al 1S 2020), con un margen RBE del 80,6% (78,9% en 1S 2020).

I-77 Managed Lanes alcanzó unas ventas de 14 millones de dólares (+68,6% respecto al 1S 2020) como resultado de la rápida recuperación del tráfico tras la mejora de la situación del COVID-19, y alcanzó niveles anteriores a la pandemia en junio. El RBE ascendió a 7 millones de dólares (281,2% frente al 1S 2020), con un margen RBE del 48,5% (21,4% en 1S 2020).

407ETR obtuvo unas ventas que cayeron un -8,7% en 1S 2021 por el menor tráfico, derivado de las medidas de confinamiento hasta el 2 de junio, aunque la caída se compensó parcialmente con una mayor proporción de vehículos pesados y tarifas más altas desde febrero de 2020. El RBE en 407 ETR alcanzó 310 millones de dólares canadienses (-6,6%) y el margen RBE fue del 81,4%.

Aeropuertos: Heathrow y AGS se consolidan por puesta en equivalencia.

- **Heathrow:** las ventas cayeron -51,1% y el RBE ajustado -114,9% en Heathrow SP. Heathrow revisó sus previsiones de tráfico para 2021, publicadas en su Investor Report de junio, estimando 21,5 millones de pasajeros en función de la demanda contenida de viajes, lo que refleja el aumento progresivo de los países en la "lista verde" del gobierno. Según esta previsión, el margen para el covenant ICR del Grupo es limitado, dadas las presiones para la generación de flujo de caja. En consecuencia, Heathrow ha adoptado medidas proactivas para hacer frente al riesgo de incumplimiento de los ratios ICR del Grupo, solicitando a los acreedores de Heathrow Finance una dispensa del covenant ICR del Grupo para el ejercicio 2021. Esta solicitud se anunció el 19 de julio de 2021. Heathrow ha aumentado su liquidez hasta 4.759 millones de libras, suficiente para satisfacer todas las necesidades previstas hasta 2025 en el escenario base de previsión de tráfico, o hasta octubre de 2022 en un caso extremo sin ingresos.
- **AGS:** las ventas disminuyeron un -41,0% a causa del menor tráfico en los tres aeropuertos. El RBE ascendió a -14 millones de libras (-6 millones de libras en 1S 2020), compensando parcialmente los menores ingresos con reducciones de opex.

El proceso de modificación y extensión de vencimiento (A&E) de la deuda se ha completado con una inyección por parte de los accionistas de 20 millones de libras y unos fondos adicionales comprometidos por importe de 30 millones de libras (cifras al 100%). La liquidez total, incluyendo el capital comprometido, alcanzó 55 millones de libras a 30 de junio de 2021.

Construcción: Las ventas aumentaron un +6,3% comparable, siendo el 84% aportación internacional. El RE alcanzó 66 millones de euros (-19 millones de euros en 1S 2020). El margen RE alcanzó 2,4% en 1S 2021. La cartera se situó en 9.724 millones de euros (-5,8% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 2.650 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): el resultado neto de Servicios incluidos en actividades discontinuadas se situó en 93 millones de euros, incluyendo el resultado positivo de Servicios en España de 101 millones de euros en el 1S 2021 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5), 9 millones de euros de Servicios en Reino Unido y un impacto negativo por ajustes de valor razonable en Servicios Internacionales (-17 millones de euros).

POSICIÓN FINANCIERA

1.859 millones de euros de caja neta ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas) frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. La deuda neta infra se situó en 4.667 millones de euros (4.532 millones de euros en diciembre 2020). La deuda neta consolidada alcanzó 2.808 millones de euros (2.541 millones de euros en diciembre 2020).

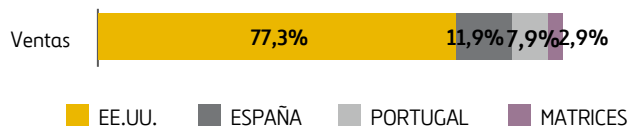
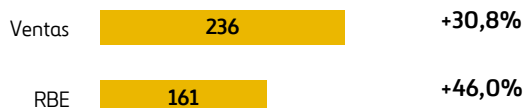
PRINCIPALES MAGNITUDES DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia. En 1S 2021:

- Ferrovial nombró **2 nuevos Directores del Consejo** (mayo 2021) Alicia Reyes y Hildegard Wortmann. El Consejo se compone actualmente de un 30% de mujeres y un 75% de miembros independientes.
- Ferrovial ha sido una de las primeras empresas del mundo que incluyó una **estrategia para el clima y un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG emissions) en su Junta General de Accionistas** de 2021, para someterlos a votación de los accionistas. Ambos fueron aprobados con más del 96% de los votos a favor.
- El **Código ético del proveedor** de Ferrovial se publicó en la web, recogiendo los principios básicos que deben seguir los proveedores en su relación comercial con Ferrovial.
- **AGS lanzó su nueva estrategia de sostenibilidad** con una hoja de ruta para alcanzar cero emisiones netas a mediados de los 2030s. La estrategia se integra en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y se centra en el progreso social, el crecimiento económico y la protección medioambiental como principales pilares.
- Durante el 1S 2021 **Ferrovial ha reforzado su posicionamiento en todos los índices principales de sostenibilidad**: Dow Jones Sustainability Index (DJSI), FTSE4Good, Carbon Disclosure Project (A for Climate Change, A for Water Security & B for Forests), MSCI (A), VIGEO (Euronext-Vigeo Eurozone 120 & Europe 120), STOXX, ISS ESG Prime, GRESB (A+) y Bloomberg Gender-Equality Index.
- **Reconocimientos**: La AECA (Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas) reconoció la transparencia empresarial de Ferrovial, los premios SEAL (Sostenibilidad, Logros Medioambientales y Liderazgo, por sus siglas en inglés) nombraron a Ferrovial como una de las Compañías Mundiales Más Sostenibles de 2020 y Ferrovial se colocó en el tercer puesto de sostenibilidad entre las compañías del IBEX35 con un resultado del 92,5% por EL Economista, según información de S&P Global, Sustainalytics, ISS, CDP y Bloomberg.



Autopistas



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

COVID-19

A principios de 2020 se confirmó la presencia del COVID-19 en varios países del mundo y, el 11 de marzo de 2020, la OMS declaró la pandemia. Desde marzo de 2020 y hasta junio de 2021, la provincia de Ontario declaró varios confinamientos, cierres y reaperturas intermitentes. **La evolución de las restricciones en la provincia por el COVID-19 durante 2021 es:**

- 8 Abril:** la provincia de Ontario aprobó una orden provincial de confinamiento domiciliario.
- 2 Junio:** fin de los confinamientos. Desde entonces, la región aplicó un plan de reapertura en función de las tasas de vacunación e indicadores relevantes de salud pública. El Gobierno provincial anunció que la enseñanza a distancia seguiría vigente el resto del año académico.
- 11 Junio: Fase 1,** centrado en retomar las actividades al aire libre en grupos reducidos (hasta 10 personas).
- 30 Junio: Fase 2,** con un 70% de adultos con la primera dosis y un 20% con la vacuna completa. Prosigue la apertura de actividades al aire libre y se abren de forma limitada los servicios en interiores (comercio minorista no esencial con aforo del 25%)
- 16 Julio: Fase 3,** (70-80% con la primera dosis y 25% completa) se aumentan los aforos en interiores.

Aunque la 407 ETR ha experimentado reducciones significativas en el volumen de tráfico desde el comienzo de la pandemia del COVID-19, se observaron **mejoras graduales en el volumen de tráfico con cada fase de reapertura.**

Los volúmenes de tráfico no han sufrido un impacto tan considerable en los confinamientos de 1T y 2T respecto a los cierres iniciales de marzo de 2020. Se esperan más mejoras en los volúmenes de tráfico de la 407 ETR a medida que aumenten los niveles de vacunación en toda la provincia y se levanten gradualmente las restricciones relacionadas con el COVID-19.

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

TRÁFICO

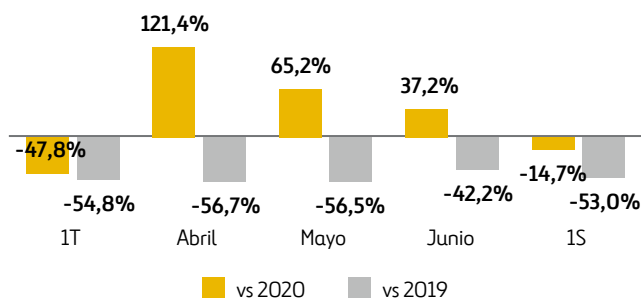
	JUN-21	JUN-20	VAR.
Longitud media (km)	20,36	20,48	-0,6%
Trafico/trayecto (mn)	29,41	34,25	-14,1%
VKTs (mn)	599	702	-14,7%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	12,77	12,02	6,2%

VKT (kilómetros recorridos)

En 1S 2021, los km recorridos (VKTs) cayeron un -14,7%. El volumen de tráfico total sigue siendo menor a causa de la pandemia del COVID-19, medidas de confinamiento y restricciones en vigor durante la mayor parte del 1S 2021. En el 2T 2021, los niveles de tráfico aumentaron como resultado de la reapertura gradual de las empresas, las actividades en exteriores y los espacios públicos de la provincia, todo ello unido al menor impacto de las órdenes de confinamiento y cierres en comparación con el ejercicio anterior.

Evolución mensual del tráfico

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

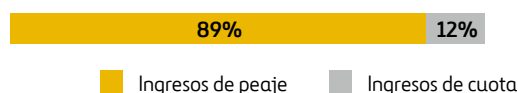


P&G

(Millones de dólares canadienses)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Ventas	381	417	-8,7%
RBE	310	332	-6,6%
margen RBE	81,4%	79,6%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



Las **ventas** disminuyeron un -8,7% en 1S 2021, alcanzando 381 millones de dólares canadienses.

- Ingresos de peajes** (89% del total): -11,3% hasta 341 millones de dólares canadienses, debido principalmente al impacto constante de la pandemia del COVID-19. No obstante, el volumen de tráfico mejoró en el 2T 2021 respecto al 2T 2020 gracias a la reapertura gradual de las empresas. El ingreso medio por viaje aumentó +6,2% respecto a 1S 2020.
- Ingresos de cuota** (11% del total) 41 millones de dólares canadienses (+20,8%) a causa de la suspensión temporal de las cuotas de arrendamiento, los recargos por pagos retrasados y las comisiones por notificación inicial de Denegación de Matriculación en el 2T 2020 a causa del COVID-19.

OPEX -16,7% debido principalmente a un descenso de los costes operativos por clientes derivado de la disminución de los costes de plantilla, de los costes bancarios, de los menores costes de facturación y de la menor provisión para cuentas de dudoso cobro, unido a menores costes generales derivados de las donaciones sin ánimo de lucro realizadas por 407 ETR con motivo de la pandemia del COVID-19.

RBE -6,6%, a causa del descenso de los ingresos debido a la pandemia del COVID-19, parcialmente compensado por el descenso del opex. El margen RBE fue del 81,4% frente al 79,6% de 1S 2020.

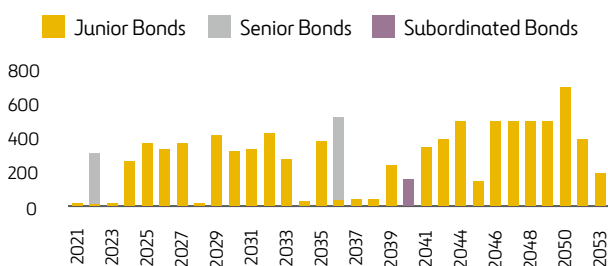
Dividendos: No se abonaron dividendos a los accionistas en 2T 2021 y 2T2020. El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.

Deuda neta a cierre de junio: 8.304 millones de dólares canadienses (coste medio 4,11%). Un 54% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos son 18 millones de dólares canadienses en 2021, 318 millones de dólares canadienses en 2022 y 20 millones de dólares canadienses en 2023.

Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** “A” (Deuda Senior), “A-” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable, publicado el 8 de junio de 2021.
- **DBRS:** “A” (Deuda Senior), “A low” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva negativa, publicado el 17 de junio de 2021.

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Tarifas 407 ETR

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

Schedule 22

Debido a la pandemia del COVID-19 junto con los cierres en toda la provincia y confinamientos relacionados con la misma, el tráfico en la 407 ETR ha sido significativamente inferior, por lo que los umbrales de tráfico mínimos establecidos en el Schedule 22 no se pueden alcanzar.

407ETR y la Provincia han acordado que la pandemia COVID-19 constituye un evento de Fuerza Mayor, según las disposiciones del Contrato de Concesión y Arrendamiento de Terrenos (CGLA), y por lo tanto la 407 ETR no está sujeta a pagos del Schedule 22 en 2020 y hasta el final del evento de fuerza mayor.

407 ETR y la Provincia también acordaron que el evento de Fuerza Mayor finaliza cuando los volúmenes de tráfico en la 407 ETR alcancen niveles pre-pandemia (medidos como el promedio de 2017 a 2019), o cuando haya un incremento en las tarifas o en los cargos a los usuarios.

Al finalizar el evento de Fuerza mayor, la 407 ETR estará sujeta al pago de Schedule 22, si aplica, a partir del año siguiente.

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En el 1S 2021, el tráfico en las Managed Lanes de Texas (MLs) estuvo afectado por las restricciones de movilidad hasta el 10 de marzo, cuando Texas reabrió por completo, y por las condiciones meteorológicas adversas, como las nevadas de febrero (las tres concesiones cerraron durante 7 días) y las fuertes lluvias de mayo (que fueron un 60% superiores a la media de mayo de 2020).

El 10 de marzo, el Gobernador de Texas emitió una Orden Ejecutiva que acabó con la obligatoriedad de la mascarilla y aumentó el aforo de todas las instalaciones y negocios en el estado al 100%. Actualmente no hay ninguna medida relevante por el COVID-19 que atañe directamente a la movilidad. A 16 de julio de 2021, entre el 55% y el 69% de la población mayor de 12 años en Dallas-Fort Worth cuenta con una dosis de la vacuna.

Ha habido una rápida recuperación desde la reapertura gracias a los avances de la vacunación: el tráfico en NTE35W y NTE superó los niveles anteriores al COVID-19 (febrero de 2020) en junio. Todas las MLs lograron sólidos ingresos medios por viaje: NTE 35W +13%, NTE +10% y LBJ +8%. Los ingresos de las tres MLs ya han alcanzado prácticamente o superado los niveles previos a la pandemia (feb 2020).

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

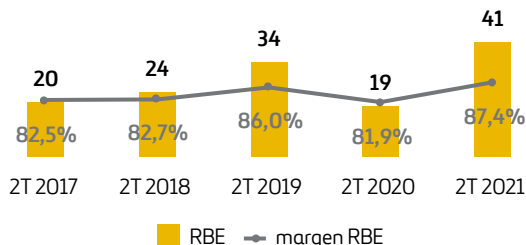
En 1S 2021, el tráfico se incrementó un 28,2% y se situó por encima de los niveles pre-COVID-19, tras una fuerte recuperación del 2T gracias a la reapertura completa de Texas desde mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo. El tráfico mostró una rápida recuperación en junio gracias al buen tiempo y a la retirada de las restricciones, incluyendo más eventos de mandatory mode en junio de 2021 que en febrero de 2020 (antes del COVID-19). Los volúmenes de tráfico al mediodía en NTE ya son superiores a los niveles anteriores a la pandemia, mientras que en hora punta de la tarde están en niveles cercanos.

	JUN-21	JUN-20	VAR.
Transacciones (mn)	15	12	28,2%
Ventas (USD mn)	82	58	40,2%
RBE (USD mn)	71	49	44,3%
margen RBE	86,8 %	84,3 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 5,4 dólares frente a los 4,9 dólares de 1S 2020 (+9,6%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y mayores tarifas. Esto favoreció que las **ventas** alcanzaran 82 millones de dólares (40,2% frente a 1S 2020).

El **RBE** ascendió a 71 millones de dólares (44,3% vs. 1S 2020). El margen RBE fue del 86,8% (+248 puntos básicos respecto a 1S 2020).

Evolución del RBE de NTE



La **deuda neta** de NTE a junio 2021 alcanzó 1.227 millones de dólares (1.232 millones en diciembre 2020), a un coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonds
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

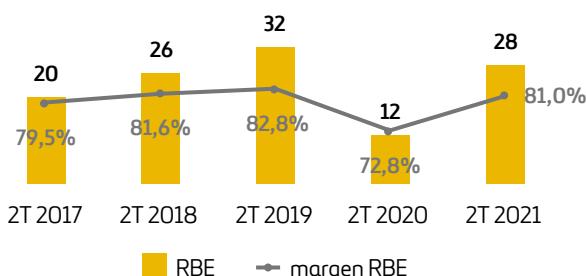
En 1S 2021, el tráfico se incrementó en un 9,2% en 1S 2021, gracias a la fuerte recuperación del 2T por la reapertura completa de Texas a partir de mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo.

	JUN-21	JUN-20	VAR.
Transacciones (mn)	17	15	9,2%
Ventas (USD mn)	60	51	17,1%
RBE (USD mn)	48	41	19,7%
margen RBE	80,6 %	78,9 %	

El ingreso medio por transacción en 1S 2021 alcanzó los 3,5 dólares frente a los 3,3 dólares en 1S 2020 (+7,8%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas. Todo ello, unido al aumento del tráfico, condujo a que las ventas ascendieran a 60 millones de dólares (+17,1% frente a 1S 2020).

RBE ascendió a 48 millones de dólares (19,7% frente a 1S 2020), con un margen RBE del 80,6% (78,9% en 1S 2020).

Evolución trimestral del RBE de LBJ



La deuda neta de LBJ a junio 2021 alcanzó los 1.709 millones de dólares (1.660 millones en diciembre 2020), con un coste medio del 4,14%.

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 1S 2021, el tráfico de la NTE 35W aumentó un +31,1% y se situó por encima de los niveles pre-COVID-19 gracias al repunte del tráfico y la fuerte presencia de vehículos pesados tras una sólida recuperación del 2T derivada de la reapertura completa de Texas a partir de mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo. El tráfico se recuperó rápidamente en junio, alcanzando niveles pre-COVID-19 al medio día y en la hora punta de la tarde.

	JUN-21	JUN-20	VAR.
Transacciones (mn)	17	13	31,1 %
Ventas (USD mn)	63	43	47,5 %
RBE (USD mn)	53	35	48,4 %
margen RBE	83,3 %	82,8 %	

El ingreso medio por transacción en 1S 2021 alcanzó los 3,8 dólares frente a los 3,4 dólares en 1S 2020 (+12,9%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas. Esta situación, unida al repunte del tráfico, favoreció que las ventas ascendieran a 63 millones de dólares (+47,5% respecto a 1S 2020).

RBE ascendió a 53 millones de dólares (+48,4% frente a 1S 2020), con un margen RBE del 83,3% (vs 82,8% en 1S 2020).

La deuda neta de NTE 35W a junio de 2021 alcanzó 967 millones de dólares (915 millones de dólares a diciembre de 2020), a un coste medio de 4,86% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global)

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

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

Duración: la concesión termina en 2061.

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

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

I-77 (65,1%, consolidación global)

Carolina del Norte levantó todas las restricciones, incluyendo la obligatoriedad de llevar mascarilla en la mayoría de ocasiones, el 14 de mayo. A 1 de julio de 2021, Carolina del Norte ha administrado más de 4,4 millones de dosis de la vacuna. Mecklenburg County (Charlotte) ha administrado más de 530.000, lo que significa que el 58,3% de la población total ha recibido al menos la primera dosis.

En 1S 2021, el tráfico se incrementó un 21,4% gracias a la mejora de la situación del COVID-19 en la zona y a que el Estado ha ido reduciendo las restricciones de movilidad. El tráfico alcanzó niveles pre-COVID-19 a finales de junio.

	JUN-21	JUN-20	VAR.
Transacciones (mn)	12	10	21,4%
Ventas (USD mn)	14	8	68,6%
RBE (USD mn)	7	2	281,2%
margen RBE	48,5 %	21,4 %	

La **tarifa media por transacción** en 1S 2021 alcanzó 1,1 dólares frente a los 0,8 dólares de 1S 2020 (+48,4%).

Las **ventas** alcanzaron 14 millones de dólares (68,6% vs. 1S 2020) como resultado de la rápida recuperación del tráfico tras la mejora de la situación del COVID.

RBE ascendió a 7 millones de dólares (281,2% frente a 1S 2020), con un margen RBE del 48,5% (21,4% en 1S 2020).

La **deuda neta** de I-77 a junio 2021 alcanzó 273 millones de dólares (272 millones en diciembre 2020), a un coste medio de 3,67%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB-	BBB-
DBRS	BBB	BBB

OTRAS AUTOPISTAS

La cartera de Ferrovial incluye varias autopistas que son, principalmente, proyectos por disponibilidad ubicados en países con bajas rentabilidades en sus bonos del Estado (España, Portugal e Irlanda) y larga duración. Entre los proyectos por disponibilidad sin riesgo de tráfico o equivalentes mantenidos por Ferrovial se encuentran: A-66, Algarve (hasta la conclusión de la venta), Norte Litoral (hasta la conclusión de la venta), M3, M8 y Toowoomba.

- **España:** el tráfico en 1S 2021 se vio afectado por las medidas restrictivas adoptadas por las autoridades para hacer frente a la pandemia. Sin embargo, desde finales de abril, el tráfico mejoró cuando Cataluña y Andalucía levantaron sus confinamientos regionales. Respecto al 1S 2019, antes de la pandemia, el tráfico en Autema cayó un -30,0%, mientras que el tráfico en Ausol I y Ausol II cayó un -36,3% y un -31,9%, respectivamente.
- **Portugal:** El 15 de enero de 2021 se aprobó un nuevo confinamiento que estuvo en vigor todo el 1T. A partir de finales de marzo se empezaron a levantar las restricciones de movilidad. El Estado de Emergencia se levantó el 30 de abril y el tráfico en Algarve y Norte Litoral se recuperó desde ese momento hasta las últimas semanas de junio, cuando hubo un repunte en los casos de COVID-19 en Portugal. En Azores, el gobierno regional ha estado aplicando confinamientos selectivos en función de la evolución del virus en cada localidad. El tráfico en 1S 2021 cayó un -35,4% en Algarve, un -20,2% en Norte Litoral y un -9,8% en Azores, respecto al 1S 2019.
- **Irlanda:** El 24 de diciembre 2020, el gobierno aprobó los niveles máximos de restricciones, que estuvieron en vigor todo el 1T. Ha habido un proceso gradual de reapertura a lo largo del 2T, lo que se trasladó en mejoras del tráfico hasta el punto de que, en las últimas semanas de junio, los niveles de tráfico en M4 y M3 estaban un 10% por debajo de los niveles anteriores a la pandemia. M4 descendió en 1S 2021 -30,1% y -25,4% en M3, respecto al 1S 2019.

- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas calzadas, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción se encontraban completos en un 76% en junio de 2021.
- **Bratislava (Eslovaquia):** 59 km de autopista que comprende una circunvalación de 4 a 6 carriles al sur de Bratislava (D4) y una autopista de 4 carriles (R7) desde el centro de Bratislava hacia el sureste. La concesión tiene una duración de 30 años. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 97%.
- **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 99%.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Un túnel doble de carretera de 1,4 km de largo que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 43%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

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

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles			-73	-816
NTE 35W(*)		-73	-816	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles	-186	-456	-1.747	
I-66	-186	-456	-1.747	50,0 %
Activos financieros	-81	-60	-1.977	
Ruta del Cacao	-54		-185	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-27	-514	22,5 %
Bratislava		-30	-876	35,0 %
OSARs	-28		-402	50,0 %

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

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EE.UU.):** el proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, aproximadamente 6,7 millas. Los trabajos de construcción ya han comenzado y se prevé que la autopista abra a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 33%.
- **I-66 (Virginia, EE.UU.):** 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 70%.

Aeropuertos

Aeropuertos aportó -255 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 1S 2021, frente a los -253 millones de euros de 1S 2020.

- **HAH:** -238 millones de euros en 1S 2021 (-222 millones en 1S 2020), principalmente debido al impacto negativo del COVID-19.
- **AGS:** -20 millones de euros en 1S 2021 (-31 millones en 1S 2020), Siguiendo la NIIF 28, a junio de 2021, Ferrovial ha integrado resultados negativos de AGS debido a la aportación de capital adicional realizada en el contexto de extensión de su deuda (A&E).

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

COVID-19 y respuesta de Heathrow

El progreso reciente en el despliegue de las vacunas en Reino Unido y en otros países ha facilitado que los gobiernos empiecen a levantar las restricciones para viajar. La reapertura de los viajes internacionales en Reino Unido el 17 de mayo de 2021 con el sistema de semáforo y la exención de cuarentena a los residentes de Reino Unido con la pauta completa a su regreso al país desde países de la lista ámbar arroja señales positivas de que Heathrow podrá superar pronto esta crisis. No obstante, hacen falta más progresos. Para potenciar la recuperación de la economía del país, el Gobierno debe reabrir los viajes a los pasajeros completamente vacunados de más países, especialmente nuestros principales socios comerciales, como Estados Unidos.

La seguridad sigue siendo la primera e innegociable prioridad. Heathrow ha seguido ampliando significativamente sus servicios de rastreo del COVID-19 y ha alcanzado una capacidad de más de 400.000 tests al mes. Su nueva alianza con un proveedor de tests líder de mercado ofrecerá estos tests a los pasajeros entrantes y salientes a un precio competitivo en todas las terminales y aparcamientos.

Heathrow sigue operando con los costes al nivel más bajo y seguro posible. Desde que comenzó la crisis en marzo de 2020, Heathrow actuó con determinación y rapidez para reducir costes recurriendo a cambios organizativos, a renegociaciones de contratos con proveedores y al plan gubernamental de expedientes de regulación temporal de empleo. Además, Heathrow ha ascendido al prestigioso ranking 4 Star COVID-19 Airport Safety de Skytrax.

Las iniciativas de costes adoptadas en 2020 generaron una reducción de costes del **22,2% en 1S 2021 respecto al 1S 2020**. Del mismo modo, los planes de inversión en capital siguen contenidos para mantener la posición de efectivo de Heathrow y centrarse en proyectos que garanticen la seguridad y la resiliencia del aeropuerto. **El capex de Heathrow se redujo un 68%** (96 millones de libras en 1S de 2021 frente a 296 millones de libras en 1S de 2020). Las acciones tempranas y decisivas de la gestión para reducir costes facilitaron que **Heathrow haya reducido su ritmo de consumo de efectivo mensual en más del 50% en 1S 2021** (80 millones de libras en 1S 2021 frente a 182 millones de libras en 1S 2020).

Pese al entorno de mercado mucho más complicado dada la pandemia del COVID-19, la confianza y el apoyo constantes a su crédito han permitido que Heathrow haya recaudado 1.400 millones de libras de deuda hasta 2021 en toda la estructura de capital en formato de bonos. **Heathrow sigue beneficiándose de una sólida posición de liquidez, con 4.759 millones de libras de efectivo disponibles para las operaciones**, lo que supone suficiente efectivo para satisfacer todas las obligaciones hasta 2025 según nuestra previsión del tráfico en nuestro escenario base o hasta octubre de 2022 en un caso extremo de cero ingresos.

Tráfico

El número de pasajeros en el 1S cayó un -75,1%. Las restricciones siguen pesando en los viajes y en el comercio, lo que lastra la

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

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

recuperación económica de Reino Unido. Los volúmenes de mercancías disminuyeron un -18% frente a los niveles pre-pandemia.

Tras el reinicio de los viajes internacionales a partir del 17 de mayo, Heathrow ha experimentado un aumento de pasajeros en el aeropuerto. Con el aumento de la demanda, Heathrow ha dado el paso prudente, desde una perspectiva operativa, de reabrir la Terminal 3 a las aerolíneas Virgin y Delta, y ha retomado las operaciones en dos pistas. De esta forma se amplía la capacidad y se garantiza que los pasajeros puedan viajar con seguridad a través de Heathrow durante los próximos meses. Además, la Terminal 4 se reabrió en junio exclusivamente para llegadas de los países de la "lista roja".

(Millones de pasajeros)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Reino Unido	0,5	1,0	-51,0%
Europa	1,5	6,0	-74,4%
Intercontinental	1,8	8,5	-78,2%
Total	3,9	15,4	-75,1%

P&G

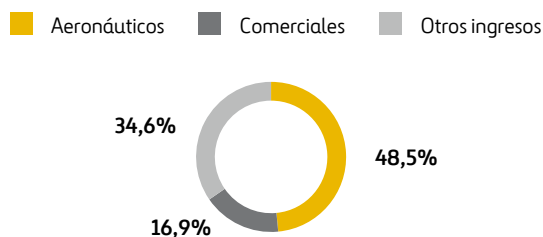
Ventas	348	-51,1%
RBE ajustado	-33	-114,9%

Ventas: -51,1% en 1S 2021, hasta 348 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -57,5% frente a 1S 2020. La caída de los ingresos aeronáuticos se debe al menor número de pasajeros en las tasas aeroportuarias con respecto al 1T 2020. El menor movimiento de aeronaves también redujo las ventas. En 2T de 2021 hubo un aumento respecto al 1T que refleja la reciente recuperación de los pasajeros gracias a la reapertura de tráfico internacional. 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:** -60,7% a causa del menor número de pasajeros y a la combinación de servicios de retail disponibles debido a las restricciones gubernamentales impuestas a los comercios no esenciales en los cinco primeros meses del año. Esta caída se compensa con la aplicación de condiciones contractuales con las concesionarias, promociones especiales y algunos comercios no esenciales que ofrecen servicios de pedidos previos y recogida posterior.
- **Otros ingresos:** -26,8% frente a 1S 2020. Otros cargos regulados descendieron un -23%, principalmente debido a la caída en el número de pasajeros y movimientos de aeronaves, lo que afecta a la capacidad para recuperar los costes operativos. En febrero de 2021, Heathrow acordó con su comunidad de aerolíneas y el regulador una Tasa de recuperación de costes aeroportuarios por valor de 8,90 libras aplicables a cada pasajero saliente con el objetivo de eliminar la necesidad de un aumento de precios más significativo en aquel momento en las demás tasas reguladas

(ORC), como el equipaje. Heathrow Express experimentó una caída en las ventas del -81% debido al descenso del número de pasajeros. Los ingresos inmobiliarios y otros disminuyeron -14,5%, lo que demuestra una relativa resiliencia debido a que la reducción de los alquileres prevista en las operaciones consolidadas.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (excluyendo depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): -22,2% hasta 381 millones de libras (490 millones de libras en 1S 2020).

El **RBE ajustado** descendió -114,9% hasta los -33 millones de libras (222 millones de libras en 1S 2020).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 2,02%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (2,09% en diciembre 2020).

Heathrow SP ha reconfigurado su cartera de swaps y ha garantizado ahorros por intereses en 2021 a medida que el tráfico se ha ido recuperando.

(Millones de libras)	JUN-21	DIC-20	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	847	820	3,3%
Subordinada	2.315	2.313	0,1%
Grupo securitizado	18.278	16.606	10,1%
Caja y ajustes	-4.815	-3.949	21,9%
Total	16.625	15.790	5,3%

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

Ratios financieros: A 30 de junio de 2021, Heathrow SP y Heathrow Finance continúan operando dentro de los ratios financieros exigidos.

A 30 de junio de 2021, tuvieron lugar los acontecimientos de previsión y ejecución en relación con los ratios ICR de deuda de Clase A y Clase B correspondientes al ejercicio financiero cerrado a 31 de diciembre de 2020. En consecuencia, se suspendió el reparto de dividendos en Heathrow SP y esto no perjudicará a los acreedores de Heathrow SP.

Dado que siguen existiendo restricciones a los viajes e incertidumbre en los números de pasajeros, Heathrow ha adoptado medidas prudentes y proactivas para mitigar el riesgo de que Heathrow Finance incumpla los ratios ICR solicitando una dispensa del covenant ICR de Heathrow Finance para el año 2021 a los acreedores de Heathrow Finance. Este ejercicio de consentimiento se anunció el 19 de julio de 2021, momento en el que un 71% de los acreedores indicaron que, sujeto a las aprobaciones finales, tenían intención de aprobar la petición. El apoyo a esta dispensa facilitará que la compañía se centre en la ejecución operativa a medida que el número de pasajeros se recupere en los próximos meses, para beneficio de todos los acreedores.

Heathrow cuenta con suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones de pago hasta, al menos, octubre de 2022 en un escenario hipotético extremo de ausencia de ingresos, o hasta bien entrado 2025 en su escenario base de previsión de tráfico. Esto incluye costes operativos previstos e inversión de capital, costes del servicio de la deuda, vencimientos y reembolsos de la deuda. Esta posición de liquidez considera 4.759 millones de libras en efectivo, así como la deuda no dispuesta y la liquidez en Heathrow Finance plc a 30 de junio de 2021.

Regulatory Asset Base (RAB): A 30 de junio 2021, el RAB alcanzó los 16.946 millones de libras (16.492 millones en diciembre de 2020).

Crecimiento sostenible: A pesar del impacto considerable de COVID-19 en el negocio de Heathrow, la sostenibilidad sigue siendo fundamental para su estrategia. Heathrow está trabajando en la revisión y actualización de su plan de sostenibilidad, Heathrow 2.0, adaptándolo a la nueva realidad en la que opera Heathrow mientras el aeropuerto se recupera de la pandemia. Heathrow divulgará los detalles de su estrategia revisada más adelante en 2021.

Heathrow mantiene su compromiso de ofrecer resultados que reflejen los problemas medioambientales, comunitarios y de los trabajadores más importantes para Heathrow. La descarbonización sigue siendo una prioridad clave y, junto con esto, Heathrow continúa centrándose en hacer de Heathrow un gran lugar para vivir y trabajar.

La descarbonización del sector de la aviación continúa siendo una prioridad clave del plan de crecimiento sostenible de Heathrow. La adopción por parte del gobierno del sexto presupuesto de carbono del Comité sobre Cambio Climático ha dado un mayor impulso a la descarbonización de la aviación, y Heathrow espera con interés la publicación inminente de la Consulta de aviación sobre cero emisiones del Departamento de Transporte que ayudará a informar cómo se logrará. A principios de junio, Heathrow se convirtió en el primer aeropuerto principal de Reino Unido en integrar con éxito el combustible sostenible en aviación (SAF) en su operativa, antes de la Cumbre del G7. El suministro, equivalente al combustible necesario para realizar entre 5 y 10 vuelos de corta distancia, tiene como objetivo servir como prueba de concepto para permitir un uso mucho mayor del SAF en el futuro. Los combustibles de aviación sostenibles son clave para eliminar el carbono de los vuelos, pero el gobierno debe actuar ahora para introducir un mandato que requiere un uso mínimo del SAF del 10% por parte de las aerolíneas para 2030, aumentando al menos al 50% para 2050. Actualmente, el 62% de las aerolíneas en Heathrow se han comprometido con un 10% de SAF para 2030, por delante del objetivo del Comité sobre Cambio Climático del 7,5%.

Heathrow también lidera un consorcio de 10 partes relevantes y 18 meses financiado por el programa Innovate UK Future Flight que investiga la introducción de hidrógeno y aeronaves eléctricas en el sistema de la aviación. Este permitirá conocer las implicaciones de las tecnologías de propulsión limpia para las infraestructuras aeroportuarias, así como los problemas operativos, comerciales y de aceptación pública, y generará una mayor confianza en los plazos para la entrada en funcionamiento.

Expansión de Heathrow: Actualmente, el objetivo principal de Heathrow es trabajar para reiniciar de manera segura los vuelos internacionales y el comercio para ayudar a impulsar la recuperación económica del Reino Unido. Sin embargo, cuando la demanda vuelva a los niveles pre-COVID, satisfacer esa demanda como principal aeropuerto de Reino Unido será esencial para un país con ambiciones globales y ascendentes. Tras la decisión del Tribunal Supremo en diciembre de 2020, y después de consultar con las aerolíneas y la CAA (Autoridad de Aviación Civil), Heathrow reabrió su Sistema Provisional de Adquisición de Propiedades a principios de mayo de 2021 y continúa trabajando con las comunidades locales. Heathrow seguirá consultando a inversores, al Gobierno, a clientes de aerolíneas y a reguladores para plantear sus próximos pasos.

Brexit: Tras la salida de Reino Unido de la UE el 1 de enero de 2021, los vuelos pueden continuar sin interrupción entre Reino Unido y la UE. En lo relativo a las fronteras, el modelo operativo de fronteras de Reino Unido establece un enfoque por fases para las mercancías con el objetivo de limitar las alteraciones inmediatas en la frontera del país. El Gobierno de Reino Unido revisó en marzo este modelo, cuya mayoría de puntos se completarán el 1 de enero de 2022 en lugar del 1 de julio de 2021. Los ciudadanos de la UE pueden seguir utilizando las puertas de acceso electrónicas en inmigración cuando lleguen a Reino Unido. Heathrow también está trabajando con el Gobierno y las Fuerzas Fronterizas para prepararse para los cambios en las fronteras y en el proceso de pasajeros, incluido el fin del uso de tarjetas de identificación de la UE para entrar en Reino Unido a partir del 1 de octubre de 2021. Heathrow ha estado trabajando con el

Gobierno y el sector para fomentar una Gran Bretaña global abierta al comercio después del Brexit. Heathrow solicita al Gobierno que garantice que las trabas fronterizas se minimicen, se gestionen y se resuelvan adecuadamente.

Principal periodo regulatorio

Consultas de la CAA - En abril, la CAA publicó tres documentos clave relacionados con la regulación de Heathrow. Estos documentos hacen referencia a una serie de cuestiones clave con respecto al futuro marco regulatorio de Heathrow y los posibles ajustes al RAB antes del H7:

- Respuesta a la consulta de Heathrow sobre el ajuste del RAB en relación con el COVID-19.
- Documento de trabajo sobre capex y costes iniciales de la expansión en Q6.
- Documento Way Forward. Este documento expone la evaluación inicial de la CAA sobre el RBP de Heathrow e incluye un mayor análisis de las cuestiones políticas fundamentales para el período H7.

En respuesta a la CAA, Heathrow expresó que la CAA juega un papel fundamental para apoyar la financiabilidad y el reconocimiento del impacto de COVID-19 en Heathrow. Si bien es positivo que la CAA aceptó la necesidad de actuar en su decisión de implementar un ajuste de 300 millones de libras esterlinas al RAB de Heathrow, la escala del ajuste es decepcionante e indica que la CAA no comprende la magnitud del desafío planteado por COVID-19. Heathrow establece claramente la necesidad de volver a una calificación crediticia A- a través de H7 para garantizar la financiabilidad y garantizar que la CAA adopte un enfoque basado en la financiabilidad mediante capital. Heathrow reiteró la necesidad de un movimiento hacia la distribución del riesgo de ingresos con el fin de volver a abordar y proporcionar claridad en torno al equilibrio de riesgo y recompensa en el control de precios. Heathrow también reforzó la necesidad de un marco regulatorio flexible y adaptativo junto con este mecanismo de riesgo compartido a través de su marco de eficiencia de capital y mecanismos de incertidumbre en su condición de control de precios para garantizar que el periodo regulatorio H7 es adecuado para su propósito y que tiene capacidad para reaccionar frente a las posibles incertidumbres que aparezcan.

Actualización del Revised Business Plan: Además de las respuestas a la consulta, Heathrow publicó una actualización de su Plan de negocios revisado (RBP) de diciembre de 2020 para la CAA y las aerolíneas. Esto facilitó una actualización sobre las suposiciones subyacentes al RBP de diciembre para reflejar los cambios que Heathrow ha visto desde entonces y garantizar que la CAA disponga de la información más actualizada disponible sobre la cual poder basar sus Propuestas Iniciales.

La actualización de Heathrow se basa en dos escenarios:

1. Un escenario de "Ajuste total" en el que la CAA implementa el ajuste completo del RAB solicitado por Heathrow.
2. Un escenario de "ajuste bajo" en el que la CAA implementa solo su ajuste RAB de 300 millones de libras.

Heathrow confía en que su plan de "ajuste total" y la inversión que facilita redundan en el interés de los consumidores. Otros cambios clave en sus supuestos del RBP incluyen:

- La previsión de pasajeros ha bajado en comparación con la previsión mostrada en el RBP de un total previsto de 325,5 millones de pasajeros en H7 a 317,7 millones de pasajeros en H7. Esto refleja en gran medida un pronóstico más bajo para 2022.

- Heathrow ha propuesto un aumento en su plan de capital de un plan máximo de 3.500 millones de libras en H7 a 4.200 millones de libras durante el período. Esto se debe principalmente al gasto en seguridad, la inclusión de una asignación para la modernización del espacio aéreo que permita a Heathrow hacer un progreso significativo en la descarbonización y la inclusión de capital para soluciones futuras en la gestión del equipaje en la T2 y la conectividad y eficiencia en el Campus Occidental.

Conforme a la agenda actual, la CAA tiene previsto publicar sus Propuestas Iniciales sobre el período H7 más adelante en 2021. El período H7 está previsto que se inicie en 2022.

Previsión 2021

La previsión del RBE ajustado en 2021 se mantiene en línea con la estimación revisada que se publicó en el Investor Report de junio de Heathrow. La previsión de tráfico actualizada es de 21,5 millones de pasajeros 2021 (-2,7% frente a 2020; -73,4% frente a 2019). Esta previsión de tráfico en el escenario base, detalla en la presentación para inversores, refleja la cautela política prevalente en torno a los controles fronterizos y la incorporación gradual de países a la "lista verde" del gobierno británico a lo largo del año.

En el escenario del caso base, no se prevén incumplimientos de los covenants en todo el Grupo. Sin embargo, se espera un margen limitado para el covenant ICR de Heathrow Finance dadas las presiones persistentes sobre la generación de flujo de caja. El Management de Heathrow ha puesto a prueba el escenario base debido a la incertidumbre de la recuperación de pasajeros y ha adoptado un caso severo pero plausible de 13 millones de pasajeros. En este escenario, se incumpliría el covenant del ICR de Heathrow Finance para el 31 de diciembre de 2021; no se prevén otros incumplimientos en todo el Grupo.

Por lo tanto, Heathrow ha tomado la medida prudente y proactiva para hacer frente al riesgo de incumplir el covenant de Heathrow Finance ICR de solicitar un waiver del covenant del ICR de Heathrow Finance para el 2021 a sus acreedores en Heathrow Finance. Este ejercicio de aceptación se anunció el 19 de julio de 2021. El apoyo a la propuesta del waiver permitirá a Heathrow centrarse en la gestión operativa a medida que se recupere el número de pasajeros en los próximos meses para beneficio de todos los acreedores. Aunque el Management de Heathrow confía en que recibirá el apoyo de sus acreedores, nada garantiza que se vayan a acordar nuevas dispensas a los covenants, lo que indica la existencia de una incertidumbre significativa que podría arrojar una duda razonable sobre la capacidad del Grupo y de la Compañía de mantener la continuidad de sus actividades.

La posición de liquidez de Heathrow sigue siendo sólida con 4.759 millones de libras de efectivo disponible a 30 de junio de 2021, lo cual le proporciona efectivo suficiente para cumplir con todas sus obligaciones hasta 2025 según nuestra previsión del tráfico en el escenario base o hasta octubre de 2022 en un caso extremo de cero ingresos.

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

Respuesta de AGS al COVID-19: Los aeropuertos de AGS continúan afectados significativamente por la interrupción sin precedentes del tráfico aéreo debido a la pandemia del COVID-19 iniciada en marzo 2020 y los subsecuentes repuntes de nuevas variantes de COVID-19 en 2021, resultando en mayores restricciones a los viajes junto con un confinamiento completo en Reino Unido en enero de 2021. El objetivo principal de AGS durante estas circunstancias ha sido garantizar la salud y seguridad de todos sus pasajeros y empleados. AGS ha llevado a cabo un número de medidas sanitarias para asegurar un entorno seguro en los tres aeropuertos.

El **opex** alcanzó un ahorro neto de -10 millones de libras en comparación con el 1S 2020 (20%), incluyendo:

- Rediseño de la organización
- Adopción del esquema de bajas temporales del gobierno en relación con los empleados y los subcontratados.
- Dispensa de las tasas (waiver) ratificada por el Parlamento escocés (Aberdeen y Glasgow).
- Renegociaciones de contratos y ahorros relacionados con el volumen de pasajeros.
- Eliminación de todos los gastos no esenciales

Los **gastos de capital** han sido diferidos o cancelados, con la excepción de los gastos en seguridad y cumplimiento.

Compromisos financieros: En 1H 2021, AGS completó la negociación relativa a la extensión de la deuda con la aprobación por unanimidad de todos los prestamistas. Bajo este acuerdo, la deuda de AGS tendrá su vencimiento en junio de 2024.

Como parte del acuerdo de extensión de la deuda (A&E), los accionistas de AGS se comprometen a una inyección neta de 20 millones de libras al grupo, con un compromiso adicional de 30 millones de libras (cifras al 100%).

Tráfico: el número de pasajeros cayó un -66,7% (0,7 millones de pasajeros) para los tres aeropuertos, principalmente a causa de las estrictas restricciones gubernamentales y las cuarentenas impuestas. El desempeño negativo se atribuye principalmente a los niveles de pasajeros en 1T 2021 comparados con los de 1T 2020, anteriores al impacto del COVID-19, y a la quiebra de Flybe en marzo de 2020. Este impacto estuvo parcialmente compensado por un tráfico doméstico significativamente superior en 2T 2021, junto con un ligero incremento en el tráfico internacional. 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.

(Millones de pasajeros)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Glasgow	0,3	1,4	-77,2%
Aberdeen	0,4	0,6	-37,9%
Southampton	0,0	0,2	-82,6%
Total AGS	0,7	2,2	-66,7%

Ventas se redujeron un -41,0%, hasta los 25 millones de libras, debido al menor volumen de pasajeros en los tres aeropuertos. El **RBE** -14 millones de libras (-6 millones en 1S 2020), debido al mencionado descenso en las ventas, lo que se compensó en parte con un programa de reducción de gastos de explotación.

Tras el acuerdo de extensión de la deuda en junio por un importe neto de 20 millones de libras, la posición de liquidez, incluyendo los fondos comprometidos por los accionistas, asciende a 55 millones de libras a 30 de junio de 2021.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 708 millones de libras, a 30 de junio de 2021.



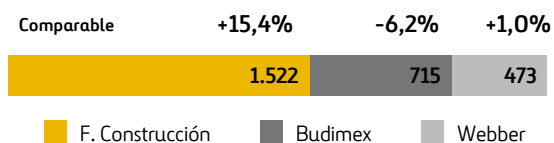
Construcción



Las **ventas** (+6,3% en términos comparables) crecieron principalmente debido a los proyectos en Estados Unidos y España, y al impacto del COVID-19 en las ventas de 1S 2020 por los retrasos de las obras en todas las geografías. La facturación internacional supuso el 84%, centrado en Norteamérica (40%) y Polonia (26%).

El **impacto del COVID-19** no ha sido significativo para la actividad tanto en ventas como en términos de rentabilidad, en línea con los últimos trimestres.

Ventas 1S 2021 (2.710 millones de euros) vs 1S 2020 (comparable)



En 1S 2021, el **RE** se situó en 66 millones de euros (-19 millones de euros en 1S 2020). El margen RE fue de 2,4% (excluyendo el impacto de las desinversiones) comparado con -0,7% en 1S 2020 (que incluía -44 millones de euros de impacto por COVID-19)

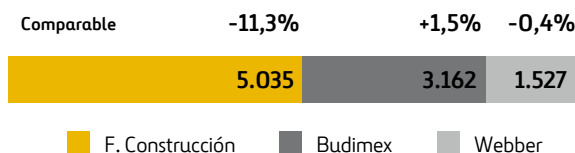
Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** Las ventas se redujeron en un -6,2% en términos comparables, debido al diferente mix en los contratos de ejecución, en línea con lo esperado. Margen RE del 8,3% frente al 2,8% del 1S 2020, con un RE que aumenta un 178,1% en términos comparables, mostrando una mejora sustancial. El margen extraordinariamente elevado incluye la afloración del resultado cautivo que había en los estados financieros consolidados de Budimex por trabajos internos entre la Constructora y la Inmobiliaria anteriores a la venta (15 millones de euros). Excluyendo dicho efecto extraordinario, el RE ascendería a 44 millones de euros, manteniendo la fortaleza mostrada en los últimos trimestres de 2020 (margen RE exc. extraordinarios 6,2% vs. 2,8% en 1S 2020). La actividad inmobiliaria se clasifica como actividad discontinuada desde 1T 2021, y se ha excluido su contribución de los resultados de Budimex para 1S 2021 y 1S 2020).
- **Webber:** las ventas se mantienen estables +1,0% (comparable) con la entrada de grandes proyectos en la fase de alto nivel de ejecución, por ejemplo, I-10 San Bernard y Loop 12, compensando la caída de las ventas de edificación no residencial y del negocio de reciclado de áridos. El margen RE se redujo ligeramente hasta un 2,0% en el 1S 2021 frente al 2,2% del 1S 2020, principalmente a causa de la evolución excepcional de la actividad de reciclaje de áridos en 1S 2020.
- **F. Construcción:** las ventas crecieron +15,4% (comparable), apoyado en el buen ritmo de ejecución de la mayoría de los proyectos en Estados Unidos, mientras el 1S 2020 estuvo impactado por el COVID-19. El RE se situó en -3 millones de euros (-52 millones de euros en 1S 2020), mostrando una notable mejora, en parte por la desaparición de las pérdidas estimadas que produjo el COVID-19 en 1S 2020, y en parte por la mejora de rendimientos en los proyectos en ejecución en varias geografías. Adicionalmente, el RE incluye el coste de las tasas internas de los contratos onerosos en Estados Unidos (que, conforme a normativa contable, no se pueden provisionar) y que alcanzan unos -20 millones de euros.

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

JUN-21	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	59	178,1 %	8,3 %
Webber	10	(3,1)%	2,0 %
F. Construcción	-3	n.s.	-0,2 %
Total RE	66	n.s.	2,4 %

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



La **cartera** alcanzó los 9.724 millones de euros (-5,8% en términos comparables frente a diciembre 2020). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (73%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 84% del total.

La participación de la cartera, excluyendo Webber y Budimex, con otras áreas del Grupo alcanzó un 34% en 1S de 2021 (38% en diciembre de 2020).

La cartera a junio de 2021 no incluye contratos pre-adjudicados y pendientes del cierre comercial o financiero por importe aproximado de 2.700 millones de euros, destacando principalmente la ampliación de la I-35 en San Antonio, Texas, por 1.250 millones de euros, contrato de Metro en Sidney por 620 millones de euros, junto con los 630 millones de euros correspondientes a Budimex.

DESINVERSIONES

Acuerdo de venta del negocio inmobiliario de Budimex: El 22 de febrero de 2021, Budimex llegó a un acuerdo de venta condicionado para su negocio inmobiliario (Budimex Nieruchomości). El precio acordado es 1.513 millones de zloties (330 millones de euros después de gastos de transacción). Esta transacción ha implicado una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 131 millones de euros y el resultado antes de impuestos generado hasta la venta (9 millones de euros), ambos incluidos en operaciones discontinuadas.

Acuerdo de venta de Prisiones Figueras y URBICSA: En diciembre 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones que Ferrovial tiene en la Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. (100%) y del 22% de Urbs Iudex Et Causidicus, S.A con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 41 y 17 millones de euros, respectivamente. A 30 de junio de 2021, la venta de URBICSA se cerró con un impacto en el resultado neto de 17 millones de euros, mientras que la venta de Concesionaria de Prisiones Figueras está pendiente de autorización por parte de la autoridad competente.

Acuerdo de venta de Nalanda: En marzo de 2021, se alcanzó un acuerdo para la venta del 19,86% de Ferrovial en Nalanda Global (plataforma digital para la gestión documental) a PSG por 17 millones de euros. A 30 de junio de 2021 la transacción estaba sujeta a aprobación por parte de las autoridades de la Competencia. Fue completada en julio y por ello no ha sido incluida en los resultados de 1S 2021.

Acuerdo de venta de activos con SCC (Southern Crushed Concrete): en junio de 2021, Ferrovial alcanzó un acuerdo para vender esta actividad de reciclaje de áridos de Webber por 140 millones de dólares.

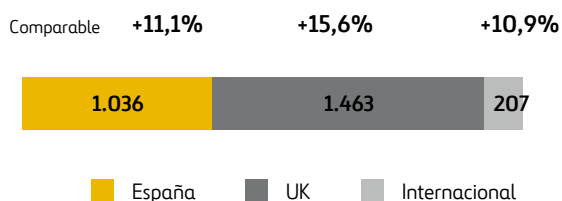
Servicios (actividad discontinuada)

Ferrovial mantiene el compromiso de la desinversión del negocio, aunque se están sufriendo retrasos a causa de la incertidumbre macroeconómica derivada del COVID-19. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadspectrum en 2020. Asimismo, en julio de 2021, Ferrovial ha llegado a un acuerdo con PreZero International GmbH (compañía del Grupo Schwarz) para la venta de la actividad de Medio Ambiente en España y Portugal por un valor de empresa (enterprise value) de 1.133 millones de euros y un valor de las acciones implícito (equity value) de 950 millones de euros. En la relación a lo anterior y para más información, consulte el Anexo VIII (Hechos posteriores al cierre de 1S 2021).

En línea con el compromiso de Ferrovial de desinvertir Servicios, la división se ha clasificado como “mantenida para la venta”. No obstante, con el objetivo de proporcionar un análisis de la división, se presentan a continuación las cifras principales de los resultados de Servicios, excluyendo la actividad de Broadspectrum en 2020, tras la finalización de su venta en junio de 2020.



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



En 1S 2021, los ingresos aumentaron un +12,1% (comparables) y el RBE alcanzó 222 millones de euros (+83,7% en términos comparables respecto al 1S 2020). Por geografías, Amey y España lideraron el aumento de la rentabilidad con un +168,2% y +66,1% en términos comparables, respectivamente.

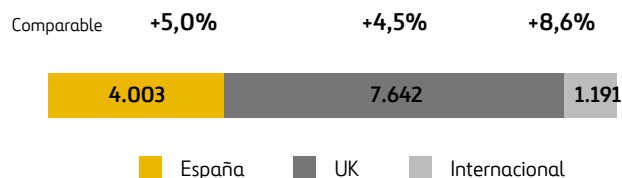
España: Las ventas aumentaron un +11,1% en términos comparables a causa del impacto del COVID-19 en 1S 2020 y de la recuperación en los servicios de transportes tras los efectos de la pandemia, así como por el aumento de la actividad en hospitales y de la actividad industrial. La actividad medioambiental también ha mostrado una evolución positiva, apoyada en un mayor volumen de toneladas en las plantas de tratamiento de residuos. Todos estos efectos también han tenido un impacto en términos de rentabilidad; el RBE aumentó un +66,1% en términos comparables y el margen RBE alcanzó el 12,7% (8,4% en el 1S 2020).

Internacional: Las ventas aumentaron un +10,9% en términos comparables debido a la mayor actividad en Chile por el comienzo de los nuevos contratos de mantenimiento de la actividad de minería en los últimos meses de 2020, parcialmente compensado por el impacto del COVID-19 en la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica. El RBE se incrementó un +53,6% en términos comparables soportado por la mayor actividad en Chile y Norteamérica debido a la mejora en el sector del mantenimiento de carreteras y de los planes de ahorro implementados por la compañía para adaptarse a las nuevas condiciones de mercado en Norteamérica.

Reino Unido: Los ingresos aumentaron un +15,6% en términos comparables, fundamentalmente gracias a los nuevos contratos de carreteras en el segmento de Transporte y los mayores volúmenes en el área de ferrocarriles y de mantenimiento con los Ministerios de Defensa y Justicia. La rentabilidad también mejoró, el RBE aumentó un +168,2% en términos comparables con un margen del 4,9% frente al 1,4% del 1S 2020.

La **cartera de Servicios** (12.836 millones de euros) aumentó +3,9% en términos comparables respecto a diciembre de 2020 (12.018 millones de euros).

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



ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

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

El resultado de Servicios (actividades discontinuadas) se situó en 93 millones de euros, incluyendo los resultados por el negocio Servicios España de 101 millones de euros en 1S 2021 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). 9 millones de euros de Amey y un impacto negativo por ajustes de valor razonable de Servicios Internacional (-17 millones de euros).

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

La actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido se ha reclasificado como actividad continuada, reexpresándose la información comparable de 2020, conforme a lo establecido en la NIIF5. Ferrovial continuará con su proceso de desinversión en el futuro, aunque es previsible que se prolongue más de 12 meses, ya que una de las planta está finalizando el proceso de construcción y otras están aumentando la disponibilidad en los próximos meses.

Adicionalmente se ha decidido no incluir dentro del perímetro de venta de Servicios el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2 situado entre los PK232,8 y PK340,0 (Calatayud-Alfajarín) reclasificándolo también como actividad continuada. Este contrato se remunera como una concesión de peaje en sombra cuyo RBE anual está en torno a 30 millones de euros (32 millones en 2019 y 28 millones en 2020)

Los resultados de estos negocios se incluyen en Otros, teniendo una contribución a nivel RBE 1S 2021 de -12 millones de euros (tratamiento de residuos en Reino Unido) y 14 millones de euros (Autovía A2); y de 9 millones y 12 millones de euros respectivamente en 1S 2020.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	JUN-21	JUN-20
VENTAS	2.965	2.937
RBE	251	136
Amortización de inmovilizado	-116	-109
Deterioros y enajenación de inmovilizado	17	-20
RE	152	7
Resultado Financiero	-175	-127
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-155	-132
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-20	5
Puesta en equivalencia	-245	-226
BAI	-268	-346
Impuesto sobre beneficios	-30	3
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-298	-343
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	208	-34
RESULTADO CONSOLIDADO	-90	-377
Rdo. atribuido a socios externos	-87	-7
RESULTADO DEL EJERCICIO	-177	-384

Ventas 2.965 millones de euros (+6,3% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+6,3% comparable) y de Autopistas (+30,8% comparable).

RBE: 251 millones de euros (136 millones euros en 1S 2020, impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la compañía).

Amortización se incrementó +6,7% en 1S 2021 (+3,8% en términos comparables), hasta los -116 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 17 millones de euros en 1S 2021 relativos a la venta de la participación de Ferrovial en URBICSA, vs. -20 millones de euros en 1S 2020, por el impacto de la provisión del negocio de tratamiento de residuos en UK.

Resultado financiero: más gasto financiero en 1S 2021 vs 1S 2020:

- **Proyectos de infraestructuras:** -155 millones de euros (-132 millones de euros en 1S 2020) principalmente por la evolución negativa de los derivados de Autema debido al aumento de la inflación (cambio del valor de mercado de los derivados del ILS), parcialmente compensado por el menor coste de la deuda de LBJ tras su refinanciación (septiembre 2020).
- **Ex proyectos de infraestructuras:** -20 millones de euros de gastos financieros en 1S 2021 frente a los 5 millones de euros de ingreso en 1S 2020, debido a una menor retribución de la posición de caja por el descenso de los intereses frente a 2020, junto con la evolución negativa de derivados sobre tipos de cambio, parcialmente compensado por la evolución de las coberturas de equity swaps ligadas a los planes de retribución, sin impacto en caja. Las coberturas sobre equity swaps ligadas a los planes de retribución generaron 6 millones de euros en 1S 2021 (-9 millones de euros en 1S 2020) debido a la evolución positiva de la acción frente a la evolución negativa de 2020:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31 diciembre 2019	26,97
30 junio 2020	23,7
31 diciembre 2020	22,6
30 junio 2021	24,75

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -245 millones de euros netos de impuestos (1S 2020: -226 millones de euros).

(Millones de euros)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Autopistas	13	27	-50,2%
407 ETR	4	14	-74,6%
Otros	10	13	-23,8%
Aeropuertos	-255	-253	-0,9%
HAH	-238	-222	-7,3%
AGS	-20	-31	35,4%
Otros	3	0	n.s.
Construcción	0	0	n.s.
Otros	-3	0	n.s.
Total	-245	-226	-8,1%

VENTAS

(Millones de euros)	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	236	227	3,9%	30,8%
Aeropuertos	4	4	-2,8%	5,0%
Construcción	2.710	2.619	3,5%	6,3%
Otros	15	87	-83,1%	-73,3%
Total Ventas	2.965	2.937	0,9%	6,3%

RBE

(Millones de euros)	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	161	152	5,7 %	46,0 %
Aeropuertos	-9	-8	-9,2 %	(6,0) %
Construcción	112	28	n.s.	n.s.
Otros	-13	-36	64,8 %	n.s.
Total RBE	251	136	84,7 %	88,9 %

RE*

(Millones de euros)	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	105	110	-5,4 %	75,2 %
Aeropuertos	-10	-10	-6,4 %	(4,6) %
Construcción	66	-19	n.s.	n.s.
Otros	-25	-55	54,4 %	n.s.
Total RE	135	27	n.s.	n.s.

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Impuestos: el impuesto de sociedades de 1S 2021 se situó en -30 millones de euros (1S 2020: 3 millones de euros). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse porque ya se recoge neto de impuestos (-245 millones de euros).
- Las pérdidas y créditos fiscales que no implican, en aplicación de los criterios de prudencia contable, el reconocimiento completo de créditos fiscales para ejercicios futuros.

Tras excluir los ajustes mencionados en el resultado fiscal, y ajustando el impacto del gasto de ejercicios anteriores (5 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 24%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en -298 millones de euros en 1S 2021 (-343 millones de euros en 1S 2020). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

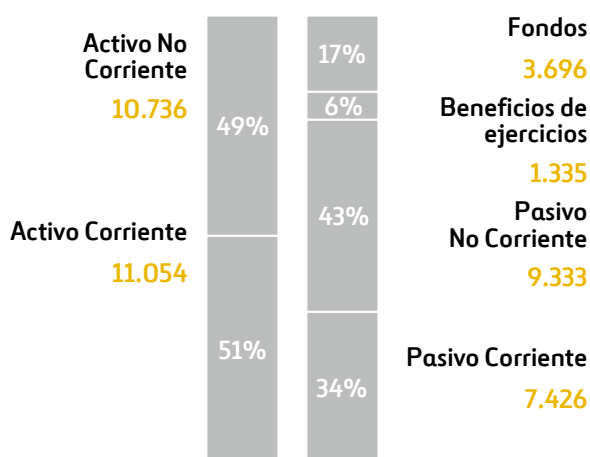
- Ajustes de valor razonable por derivados: -23 millones de euros (-49 millones de euros en 1S 2020), debido principalmente a la evolución negativa de los derivados sobre HAH.
- Impacto negativo por los derivados ILS de Autema, a causa del aumento de la tasa de inflación (-37 millones de euros)
- El 1S de 2020 estuvo afectado por impactos extraordinarios de HAH & AGS a causa de cambios en el impuesto sobre beneficios de Reino Unido, la cancelación de activos en el balance y los planes de reestructuración por el impacto del COVID-19, así como un coste puntual ligado al plan de reestructuración de Ferrovial.

El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 208 millones de euros, incluyendo las actividades discontinuadas de (93 millones de euros) y el negocio inmobiliario de Budimex (115 millones de euros).

Balance Consolidado

(Millones de euros)	JUN-21	DIC-20	(Millones de euros)	JUN-21	DIC-20
ACTIVO NO CORRIENTE	10.736	10.706	PATRIMONIO NETO	3.696	3.808
Fondo de comercio de consolidación	154	208	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	3.055	3.168
Activos intangibles	105	94	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	641	640
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.565	6.355	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.335	1.281
Inversiones inmobiliarias	0	2			
Inmovilizado material	283	305	PASIVOS NO CORRIENTES	9.333	9.554
Derecho de uso	114	97	Provisiones para pensiones	4	4
Inversiones en sociedades asociadas	1.743	1.710	Otras provisiones	429	446
Activos Financieros no corrientes	825	856	Pasivo arrendamiento a largo plazo	69	61
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	192	163	Deuda financiera	7.976	8.084
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	585	654	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.321	5.192
Resto de cuentas a cobrar	48	39	Deuda financiera resto de sociedades	2.655	2.892
Impuestos diferidos	589	604	Otras deudas	63	63
Derivados financieros a valor razonable	358	475	Impuestos diferidos	446	449
			Derivados financieros a valor razonable	346	447
ACTIVO CORRIENTE	11.054	12.416			
Activos clasificados como mantenidos para la venta	3.990	3.729	PASIVOS CORRIENTES	7.426	8.479
Existencias	374	698	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	2.683	2.588
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.396	1.326	Pasivo arrendamiento a corto plazo	49	60
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.036	987	Deuda financiera	748	1.678
Otros deudores	360	339	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	41	48
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	103	108	Deuda financiera resto de sociedades	707	1.630
Otros activos financieros a corto plazo	20	0	Derivados financieros a valor razonable	110	52
Tesorería e inversiones financieras temporales	5.152	6.483	Deudas por operaciones de tráfico	2.760	3.060
Sociedades proyectos de infraestructuras	181	148	Acreeedores comerciales	1.447	1.415
Caja restringida	36	33	Otras deudas no comerciales	1.313	1.645
Resto de tesorería y equivalentes	145	115	Pasivos por impuestos sobre sociedades	117	93
Resto de sociedades	4.971	6.335	Provisiones para operaciones de tráfico	959	948
Derivados financieros a valor razonable	19	72			
TOTAL ACTIVO	21.790	23.122	TOTAL PASIVO	21.790	23.122

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA JUN-21	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.455	-5.557	-9.012
% fijo	91,3 %	97,5%	95,1%
% variable	8,7 %	2,5%	4,9%
Tipo medio	0,9 %	4,6%	3,2%
Vencimiento medio (años)	4	20	13

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	JUN-21	DIC-20
Deuda Financiera Bruta	-9.012	-10.085
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.455	-4.640
Deuda Bruta Proyectos	-5.557	-5.445
Tesorería	6.204	7.544
Tesorería Ex-proyectos	5.315	6.631
Tesorería Proyectos	890	913
Posición neta de tesorería total	-2.808	-2.541
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.859	1.991
Posición Neta Tesorería Proyectos	-4.667	-4.532
Posición neta de tesorería total	-2.808	-2.541

*Incluye actividades discontinuadas

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

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	5.315
Deuda bruta	-3.455
Posición neta de tesorería	1.859

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.315	1.195
Total liquidez	6.510

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

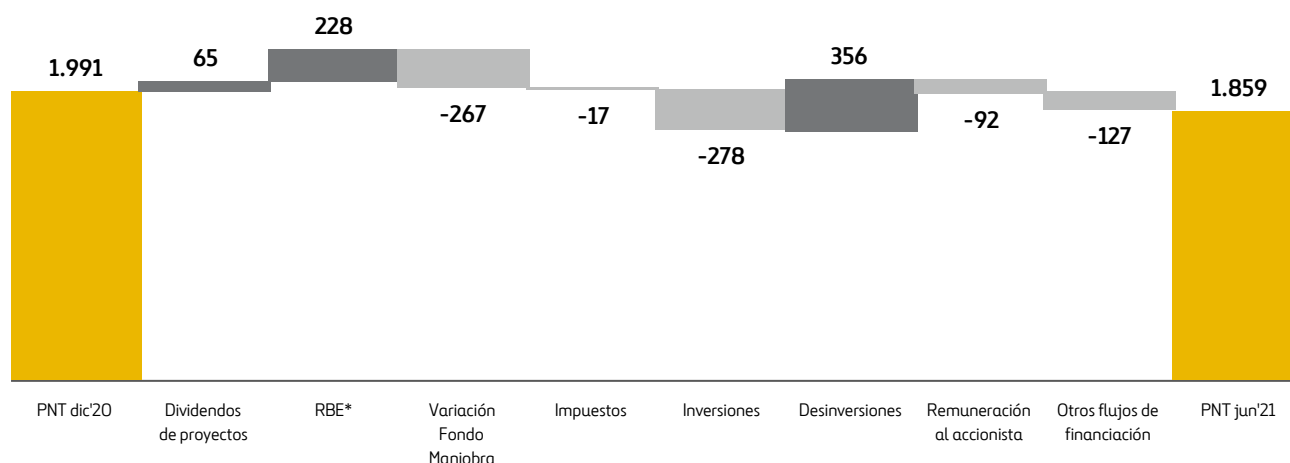
489	513	8	2.455
2021*	2022	2023	> 2024

(*) En 2021, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 30 de junio de 2021 de 450 millones de euros con un tipo medio de -0,30%.

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



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

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.859 millones de euros en junio de 2021 frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 65 millones de euros frente a 133 millones de euros en 1S 2020, afectados por los menores o nulos dividendos de los activos principales. Los dividendos por autopistas alcanzaron los 53 millones de euros, incluyendo 48 millones de euros de las Managed Lanes (98 millones de euros en 1S 2020). No se repartieron dividendos de aeropuertos (29 millones de euros de Heathrow en 1S 2020). Servicios repartió 10 millones de euros en dividendos (5 millones de euros en dividendos de Servicios en 1S 2020).
- **RBE:** 228 millones de euros (frente a -12 millones de euros en 1S 2020) que incluye 190 millones de euros de Servicios.
- La **evolución del fondo de maniobra** se situó en -267 millones de euros en 1S 2021 (-35 millones de euros en 1S 2020), incluyendo 39 millones de euros de la aplicación (salida de caja), a junio de 2021, de la provisión de Construcción registrada en 1T 2019.
- La **inversión neta** alcanzó 78 millones de euros en 1S 2021 frente a 263 millones de euros en 1S 2020. Las inversiones alcanzaron -278 millones de euros, por debajo de -86 millones de euros en 1S 2020, incluyendo los 150 millones de euros invertidos en la I-66 Managed Lanes. Las desinversiones alcanzaron 356 millones de euros en 1S 2021 (348 millones de euros en 1S 2020), relacionados con la venta de activos no estratégicos en Construcción incluyendo Budimex Real Estate y URBICSA.
- **Remuneración al accionista:** -92 millones de euros en 1S 2021, por encima de los -74 millones de euros en 1S 2020, incluyendo -80 millones de euros por el programa de recompra de acciones para autocartera de 1S 2021.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos de caja, como el impacto en tipo de cambio (64 millones de euros), principalmente en dólares debido a los pagos adelantados en Construcción para pagar gastos en dicha moneda y la desconsolidación de la actividad Inmobiliaria de Budimex hasta la venta.

La posición neta de tesorería al cierre de junio (1.859 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (291 millones de euros).

Flujo de caja consolidado

JUN-21	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	228	230	0	458
Cobro de dividendos	65	-1	-50	14
Variación Provisiones Construcción	-3			-3
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-264	16	0	-247
Flujo operaciones sin IS	26	246	-50	222
Pago de impuestos del ejercicio	-17	-1		-18
Flujo operaciones	9	245	-50	204
Inversión	-278	-92	15	-355
Desinversión	356	21	0	377
Flujo de inversión	78	-71	15	22
Flujo de actividad	86	174	-35	225
Flujo de intereses	-34	-120	0	-154
Flujo de capital procedente de socios externos	9	17	-15	11
Remuneración al accionista Ferrovial	-92		0	-92
Dividendo Flexible	-12			-12
Compra de autocartera	-80			-80
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-47	-96	50	-93
Variación tipo de cambio	64	-110		-47
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				0
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-118	1	0	-117
Flujo de financiación	-218	-309	35	-492
Variación PNT	-132	-135	0	-267
Posición neta inicial	1.991	-4.532		-2.541
Posición neta final	1.859	-4.667	0	-2.808

JUN-20	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	-12	221	0	209
Cobro de dividendos	133	0	-1	131
Variación Provisiones Construcción	18			18
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-88	11	0	-76
Flujo operaciones sin IS	52	232	-1	282
Pago de impuestos del ejercicio	-31	-4		-35
Flujo operaciones	20	228	-1	247
Inversión	-86	-47	4	-128
Desinversión	348	0	0	348
Flujo de inversión	263	-47	4	221
Flujo de actividad	283	182	3	468
Flujo de intereses	-15	-114	0	-129
Flujo de capital procedente de socios externos	6	6	-4	8
Remuneración al accionista Ferrovial	-74	0	0	-74
Dividendo Flexible	0			0
Compra de autocartera	-74			-74
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-102	-2	1	-102
Variación tipo de cambio	-44	8		-36
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				0
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-17	-23	0	-41
Flujo de financiación	-246	-125	-3	-374
Variación PNT	37	57	0	94
Posición neta inicial	1.631	-4.588	0	-2.957
Posición neta final	1.668	-4.531	0	-2.863

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de actividad*

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

JUN-21	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	JUN-20	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	53	-150	-97	Autopistas	98	-20	78
Aeropuertos	0	-55	-55	Aeropuertos	29	-4	25
Construcción	-120	342	222	Construcción	-125	33	-91
Servicios	184	-35	149	Servicios	159	257	417
Otros	-92	-24	-116	Otros	-110	-4	-114
Total	26	78	104	Total	52	263	314

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

Flujo de operaciones

A 30 de junio de 2021, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 26 millones de euros (antes de impuestos), por debajo de los 52 millones de euros registrados en junio de 2020, impactado por el descenso en el reparto de dividendos de Autopistas y Aeropuertos, que se vio afectado por el impacto del COVID-19, parcialmente compensado por la mejora del flujo de operaciones de Servicios.

Flujo de operaciones	JUN-21	JUN-20
Dividendos Autopistas	53	98
Dividendos Aeropuertos	0	29
Construcción	-120	-125
Servicios	184	159
Otros*	-92	-110
Flujo de operaciones sin impuestos	26	52
Pago Impuesto de sociedades	-17	-31
Total	9	20

*En Otros se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, Broadpectrum (2020) y las matrices de Aeropuertos y Autopistas.

Detalle del flujo de Construcción y Servicios

Construcción	JUN-21	JUN-20
RBE	112	28
RBE proyectos	6	7
RBE Ex proyectos	105	21
Variación Provisiones	-3	18
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-39	-40
Resto variación de Provisiones	36	58
Cobro de dividendos	0	0
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-222	-164
Variación descuento de factoring	0	-1
Pago de suelo	0	0
Fondo de maniobra	-222	-163
Flujo operaciones sin IS	-120	-125

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

Servicios	JUN-21	JUN-20
RBE	222	112
RBE proyectos	31	28
RBE Ex proyectos	190	84
Cobro de dividendos	10	5
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-9	137
Variación descuento de factoring	-1	-58
Pago de Pensiones Reino Unido	-5	-8
Flujo operaciones sin IS	184	159

Detalle de Servicios por negocio

	ESPAÑA	REINO UNIDO	INTERNACIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos	101	72	18	190
Dividendos y otras devoluciones	1	9	0	10
Variación descuento de factoring	0	0	-1	-1
Pago de pensiones	0	-5	0	-5
Var. fondo de maniobra	-34	46	-21	-9
Flujo de operaciones sin impuestos	67	121	-5	184

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos

En Autopistas, se incluye en el flujo de operaciones 53 millones de euros en 1S 2021 (98 millones de euros en 1S 2020), procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas.

Dividendos y devoluciones de capital	JUN-21	JUN-20
407 ETR	0	89
LBJ	27	
NTE	21	0
Autopistas irlandesas	0	0
Autopistas portuguesas	2	0
Autopistas australianas	1	6
Autopistas españolas	1	1
Resto	1	1
Total	53	98

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos (0 millones de euros) fueron inferiores a los cobrados en 1S 2020 (29 millones de euros).

Aeropuertos	JUN-21	JUN-20
HAH	0	29
AGS	0	0
Otros	0	0
Total	0	29

Flujo de inversión

JUN-21	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-150	0	-150
Aeropuertos	-55	0	-55
Construcción	-14	356	342
Servicios	-35	0	-35
Otros	-24	0	-24
Total	-278	356	78

JUN-20	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-19	-1	-20
Aeropuertos	-4	0	-4
Construcción	-28	61	33
Servicios	-31	288	257
Otros	-4	0	-4
Total	-86	348	263

El flujo neto de inversión en 1S 2021 (78 millones de euros) incluye:

- Las **inversiones** que alcanzaron los -278 millones de euro en 1S 2021 (-86 millones de euros en 1S 2020, destacando los -150 millones de euros de inversión en el proyecto de Managed Lanes de I-66.
- Las **desinversiones** alcanzaron los 356 millones de euros en 1S 2021 (348 millones de euros en 1S 2020) relacionados con la venta de activos no principales en Construcción incluyendo Budimex Real Estate y URBICSA.

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- Flujo de remuneración al accionista:** -92 millones de euros para accionistas de Ferrovial, que incluye el pago en efectivo del dividendo flexible de -12 millones y la recompra de acciones propias de -80 millones de euros.
- Flujo neto de los intereses** alcanzó los -34 millones de euros en 1S 2021.
- Impacto del tipo de cambio** (64 millones de euros), fundamentalmente debido a la conversión de la caja mantenida en dólar americano y zlotys.
- Otros movimientos de deuda no flujo** (-118 millones de euros), que incluyen la posición neta de tesorería mantenida por Budimex Real Estate (110 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 291 millones de euros de deuda a 30 de junio de 2021.

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-21	JUN-20
Autopistas	202	179
Resto	43	50
Total flujo de operaciones	245	228

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-21	JUN-20
LBJ	-1	-1
NTE	-1	-1
NTE 35W	-73	-29
I-77	-2	-14
Autopistas portuguesas	-1	0
Autopistas españolas	0	0
Resto	0	0
Total Autopistas	-78	-46
Resto	-14	-6
Total proyectos	-92	-52
Subvenciones de capital	21	5
Total flujo inversión neto	-71	-47

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-21	JUN-20
Autopistas España	-21	-21
Autopistas EE.UU.	-78	-71
Autopistas Portugal	-7	-7
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-106	-99
Resto	-14	-15
Total flujo intereses	-120	-114

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 junio de 2021 ha sido negativa alcanzando los -110 millones de euros, derivado fundamentalmente de la depreciación del euro respecto al dólar americano, lo que ha tenido un impacto 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-21	JUN-20	VAR.	JUN-21	JUN-20	VAR.	JUN-21	JUN-20	VAR.	JUN-21	JUN-20	JUN-21	PARTICIP.
NTE*	15	12	28,2%	68	53	29,0%	59	44	32,8%	86,8%	84,3%	-1.036	63,0%
LBJ*	17	15	9,2%	50	46	7,8%	40	37	10,1%	80,6%	78,9%	-1.442	54,6%
NTE 35W**/**	17	13	31,1%	53	39	35,8%	44	32	36,6%	83,3%	82,8%	-816	53,7%
I-77**/**	12	10	21,4%	12	8	55,2%	6	2	251,0%	48,5%	21,4%	-231	65,1%
TOTAL EEUU				183	146	25,4%	149	115	29,7%			-3.525	
Autema	13.669	11.490	19,0%	28	58	-51,8%	24	54	-55,0%	87,2%	93,5%	-589	76,3%
TOTAL ESPAÑA				28	58	-51,8%	24	54	-55,0%			-589	
Azores	9.366	7.762	20,7%	13	11	20,0%	11	9	25,3%	86,8%	83,1%	-272	89,2%
Via Livre				6	6	-0,5%	1	1	7,0%	18,7%	17,4%	8	84,0%
TOTAL PORTUGAL				19	16	12,8%	12	10	23,4%			-264	
TOTAL MATRICES				7	7	-3,4%	-24	-26	7,9%				
TOTAL AUTOPISTAS				236	227	3,9%	161	152	5,7%	68,3%	67,1%	-4.378	

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

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
Puesta en Equivalencia	JUN-21	JUN-20	VAR.	JUN-21	JUN-20	VAR.	JUN-21	JUN-20	VAR.	JUN-21	JUN-20	JUN-21	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	599	702	-14,7%	254	276	-7,7%	207	219	-5,6%	81,4%	79,6%	-5.649	43,2%
M4	24.266	22.876	6,1%	11	10	5,6%	5	5	5,1%	48,5%	48,8%	-65	20,0%
M3	30.830	29.149	5,8%	9	9	-7,8%	6	7	-14,3%	64,6%	69,5%	-73	20,0%
A-66 Benavente Zamora				11	12	-2,1%	10	10	-4,7%	87,3%	89,7%	-151	25,0%
Serrano Park				3	2	21,9%	2	-2	n.s	70,8%	-76,8%	-34	50,0%
Algarve	8.865	8.053	10,1%	15	17	-10,6%	13	15	-10,1%	87,6%	87,1%	-70	20,0%
Norte Litoral	20.530	19.185	7,0%	18	19	-9,1%	15	17	-9,9%	87,9%	88,7%	-85	20,0%
Toowomba				12	12	5,6%	2	2	10,1%	20,3%	19,4%	-232	40,0%

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Ventas	381	417	-8,7%
RBE	310	332	-6,6%
Margen RBE	81,4%	79,6%	
RE	263	283	-7,1%
Margen RE	68,9%	67,7%	
Resultado financiero	-224	-192	-16,6%
Resultado antes de impuestos	39	91	-57,4%
Impuesto de sociedades	-10	-23	55,7%
Resultado neto	28	68	-58,0%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	4	14	-74,6%

LBJ

(Millones de dólares americanos)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Ventas	60	51	17,1%
RBE	48	41	19,7%
Margen RBE	80,6%	78,9%	
RE	36	27	30,7%
Margen RE	59,1%	53,0%	
Resultado financiero	-35	-45	21,3%
Resultado neto	0	-18	101,0%
Aportación a Ferrovial*	0	-9	100,9%

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Ventas	82	58	40,2%
RBE	71	49	44,3%
Margen RBE	86,8%	84,3%	
RE	56	35	59,3%
Margen RE	68,8%	60,5%	
Resultado financiero	-25	-25	0,3%
Resultado neto	31	10	209,8%
Aportación a Ferrovial*	16	6	185,2%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Ventas	63	43	47,5%
RBE	53	35	48,4%
Margen RBE	83,3%	82,8%	
RE	41	26	59,7%
Margen RE	64,5%	59,6%	
Resultado financiero	-21	-20	-6,9%
Resultado neto	19	6	251,1%
Aportación a Ferrovial*	9	3	223,2%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Ventas	14	8	68,6%
RBE	7	2	281,2%
Margen RBE	48,5%	21,4%	
RE	4	0	n.s.
Margen RE	30,6%	-3,0%	
Resultado financiero	-6	-5	-3,4%
Resultado neto	-1	-6	76,7%
Aportación a Ferrovial*	-1	-3	72,2%

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

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	JUN-21	JUN-20	VAR.	JUN-21	JUN-20	VAR.	JUN-21	JUN-20	Var. (pbs)
Heathrow SP	348	712	-51,1%	-33	222	-114,9%	-9,5%	31,1%	-4.066
Excepcionales y Ajustes	0	0	-48,7%	6	-121	104,7%	97,6%	n.a.	n.a.
Total HAH	348	713	-51,1%	-27	102	-127,0%	-7,9%	14,3%	-2.219

HAH

(Millones de libras)	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	348	713	-51,1%	-51,1 %
RBE	-27	102	-127,0%	-112,3 %
Margen RBE	-7,9%	14,3%		
Amortizaciones y deterioros	-425	-376	13,0%	-13,0 %
RE	-453	-274	-65,0%	-196,7 %
Margen RE	-129,9%	-38,5%		
Resultado financiero	-446	-535	16,7%	-6,0 %
Rtdo. antes de impuestos	-899	-810	-11,0%	(67,4)%
Impuesto de sociedades	9	31	-70,3%	n.s.
Resultado neto	-889	-779	-14,2%	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	-238	-222	-7,3%	n.s.

AGS

(Millones de libras)	JUN-21	JUN-20	VAR.
Total Ventas AGS	25	43	-41,0%
Glasgow	10	22	-55,6%
Aberdeen	13	16	-21,2%
Southampton	3	5	-39,8%
Total RBE AGS	-14	-6	-120,9%
Glasgow	-10	-3	-191,8%
Aberdeen	-1	2	-133,4%
Southampton	-4	-5	19,5%
Margen RBE AGS	-56,2%	-15,0%	n.s.
Glasgow	n.s.	-15,1%	n.s.
Aberdeen	n.s.	10,8%	n.s.
Southampton	n.s.	-100,2%	n.s.

CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.710	2.619	3,5%	6,3%
RBE	112	28	n.s.	n.s.
RBE margen	4,1%	1,1%		
RE	66	-19	n.s.	n.s.
RE margen	2,4%	-0,7%		
Cartera*	9.724	10.129	-4,0%	-5,8%
BUDIMEX	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	715	780	-8,3%	-6,2%
Construcción	669	762	-12,3%	-10,3%
FB Serwis	79	62	26,9%	29,8%
Otros	-33	-45		
RBE	75	36	108,4%	113,7%
RBE margen	10,5 %	4,6 %		
RE	59	22	170,8%	178,1%
Construcción	49	18	175,6%	181,8%
FB Serwis	12	7	65,9%	69,7%
Otros	-2	-3		
RE margen	8,3 %	2,8 %		
Cartera*	3.162	3.083	2,6%	1,5%
WEBBER	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	473	509	-7,1%	1,0%
RBE	22	26	-13,5%	-5,1%
RBE margen	4,7%	5,0%		
RE	10	11	-12,8%	-3,1%
RE margen	2,0%	2,2%		
Cartera*	1.527	1.486	2,7%	-0,4%
F. CONSTRUCCIÓN	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.522	1.331	14,4%	15,4%
RBE	14	-34	142,8%	n.s.
RBE margen	1,0%	-2,5%		
RE	-3	-52	94,5%	n.s.
RE margen	-0,2%	-3,9%		
Cartera*	5.035	5.561	-9,5%	-11,3%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

SERVICIOS

SERVICIOS**	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.706	2.439	11,0%	12,1%
RBE	222	112	98,1%	83,7%
RBE margen	8,2%	4,6%		
Cartera*	12.836	12.018	6,8%	3,9%
ESPAÑA	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.036	963	7,6%	11,1%
RBE	132	81	63,4%	66,1%
RBE margen	12,7%	8,4%		
Cartera*	4.003	3.813	5,0%	5,0%
REINO UNIDO	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.463	1.249	17,2%	15,6%
RBE	72	17%	n.s.	168,2%
RBE margen	4,9%	1,4%		
Cartera*	7.642	7.008	9,0%	4,5%
INTERNACIONAL	JUN-21	JUN-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	207	228	-9,0%	10,9%
RBE	18	14	28,8%	53,6%
RBE margen	8,7%	6,1%		
Cartera*	1.191	1.197	-0,4%	8,6%

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

** Excluyendo la actividad de Broadpectrum en 2020, tras la finalización de su venta en junio de 2020.

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 21-20	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 21-20
Libra Esterlina	0,8586	-6,3%	0,8654	-1,1%
Dólar Americano	1,1849	4,5%	1,2010	8,4%
Dólar Canadiense	1,4701	-3,5%	1,4982	0,5%
Zloty Polaco	4,5205	4,2%	4,5390	2,7%
Dólar Australiano	1,5805	-5,5%	1,5688	-7,3%

Anexo III – Remuneración al accionista

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

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

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

Detalles dividendo flexible	JUN-21
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,197
Número derechos para recibir acción nueva	120
% accionistas optaron a acciones	91,95 %
% accionistas eligieron pago en efectivo	8,05 %
Número de acciones nuevas emitidas	5.615.714
Numero de derechos adquiridos	59.016.522

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

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

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

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

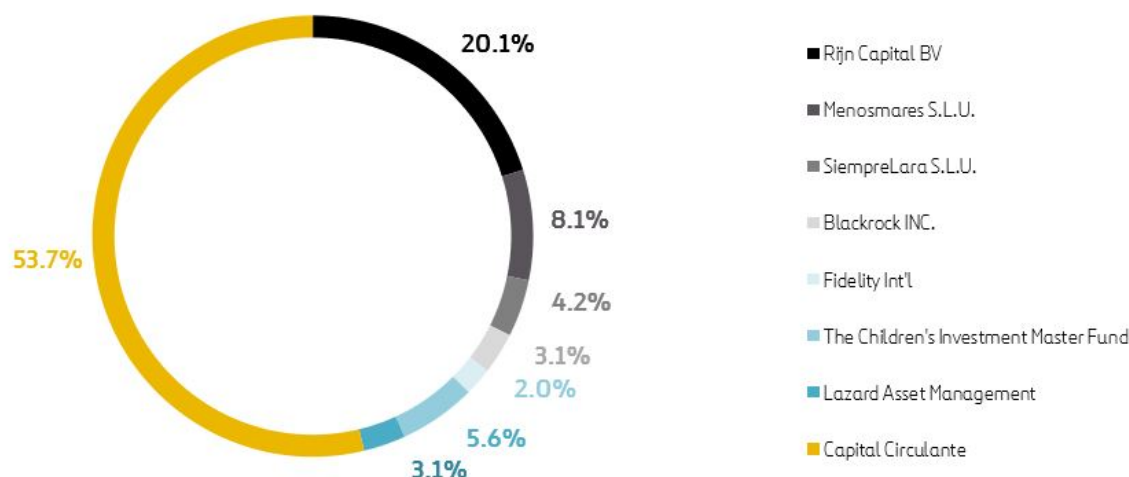
La Junta General de Accionistas del 9 de abril de 2021 aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 22 millones de acciones de Ferrovial, lo que representa el 3% del capital social.

Adicionalmente a las acciones adquiridas por el plan de recompra de acciones, a cierre de junio 2021 Ferrovial mantenía 3.992.599 acciones propias de las cuales 3.332.174 acciones fueron adquiridas en 2021 y está previsto amortizar a lo largo de 2021.

El capital social de Ferrovial a 30 de junio de 2021 era de 147.703.618 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 738.518.090 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 2021



Anexo V – Principales riesgos e incertidumbres de las áreas de actividad para 2S 2021

Los principales riesgos e incertidumbres para el segundo semestre del año están relacionados con la evolución de la pandemia en los países donde Ferrovial opera y cómo afectará a los negocios y activos de Ferrovial.

Como se ha observado desde principios de año, las divisiones de Construcción y Servicios han demostrado ser resilientes incluso en los peores momentos de la pandemia, por ello que se espera que estos negocios mantengan su actividad normal en un futuro previsible.

Por otro lado, los negocios de infraestructuras, Autopistas y Aeropuertos, aún continúan afectados por las restricciones de movilidad, y existe incertidumbre sobre su evolución a futuro, como se explica a continuación:

DIVISIÓN DE AUTOPISTAS

En Autopistas el tráfico se ha ido recuperando en 2021 a medida que las restricciones de movilidad se han levantado. La evolución del tráfico en las principales autopistas en comparación con niveles pre-pandemia de 2019 ha sido la siguiente:

Evolución tráfico (*)	abr-21	may-21	jun-21
407 ETR	-57%	-56%	-42%
NTE	-1%	-3%	6%
LBJ	-18%	-23%	-13%
NTE 35W	17%	15%	19%

(*) En comparación con el mismo mes de 2019

Autopistas de Estados Unidos: En EE.UU., NTE y NTE 35W mostraron una rápida recuperación del tráfico después de que se levantasen las restricciones en Texas en marzo de 2021, alcanzado niveles pre-COVID de 2019 antes del final del semestre, con la LBJ todavía por debajo. En el caso de que la inmunidad de rebaño se alcance durante 2021 junto con un repunte económico, se espera que tenga lugar una mayor recuperación del tráfico.

Así mismo, es importante destacar que NTE y LBJ distribuyeron un dividendo en junio de 2021 por un total de 48 millones de euros.

407 ETR: En Toronto, desde marzo de 2020 y hasta junio de 2021, la provincia de Ontario ha declarado múltiples confinamientos, cierres intermitentes y reaperturas, lo que explica una peor evolución de la 407 ETR frente a la recuperación de las autopistas de EE.UU. alcanzando niveles de tráfico pre-Covid.

El 20 de mayo de 2021, la provincia de Ontario anunció una reapertura de la economía de 3 pasos basada en los niveles de vacunación. Con el último confinamiento (declarado el 8 de abril de 2021) anulado el 2 de junio de 2021, la provincia de Ontario entró en la primera y segunda etapa de reapertura, que entró en vigor el 11 de junio de 2021 y el 30 de junio de 2021, respectivamente, iniciando la reapertura de una serie de negocios no esenciales, así como la flexibilización de las restricciones a las reuniones en espacios públicos. La tercera etapa comenzó el 16 de julio.

Si bien la 407 ETR ha experimentado significativas caídas de tráfico desde el inicio de la pandemia de COVID-19, se han observado mejoras graduales en los tráficos con cada etapa de la reapertura. Los tráficos no se han visto tan afectados por los cierres en 1T y 2T 2021 en comparación con los cierres iniciales en marzo de 2020 y 2T 2020. 407 ETR espera mejoras adicionales del tráfico a medida que aumentan los niveles de vacunación en la provincia de Ontario y las restricciones relacionadas con COVID-19 se eliminan gradualmente.

La pandemia de COVID-19 y la resultante recesión económica continúan teniendo un impacto en la demanda de viajes por carretera en el GTA. A pesar de los menores ingresos, 407 ETR mantuvo suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones

financieras en 2020 y espera mantener suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras en 2021.

No se distribuyeron dividendos a los accionistas en 2T 2021 y 2020. El Consejo de 407 ETR continuará monitorizando la situación actual de la pandemia y revisará cualquier potencial distribución de dividendos a los accionistas, según corresponda.

DIVISIÓN DE AEROPUERTOS

La división de Aeropuertos ha visto el mayor impacto de la pandemia, como consecuencia de las restricciones más estrictas para los viajes en avión:

Aeropuerto de Heathrow: la última estimación de tráfico Heathrow es de 21,5 millones de pasajeros en 2021, suponiendo una disminución del -2,7% frente a 2020, pero una disminución significativa del -73,4% en comparación con 2019. Este pronóstico de tráfico del Base Case refleja la precaución política actual en torno a los controles fronterizos y la incorporación gradual esperada de países a la "green list" del gobierno del Reino Unido durante el año. También es importante destacar que las personas llegadas de la lista ámbar que hayan recibido ambas dosis de la vacuna Covid ya no tendrán que permanecer en cuarentena durante 10 días a partir del 19 de julio.

No se espera ningún incumplimiento de los covenants de Heathrow Finance en su escenario base. Sin embargo, se espera que el margen del covenant del ICR sea limitado dada la presión actual sobre la generación de caja. El Management ha puesto a prueba el escenario base debido a la incertidumbre de la recuperación de pasajeros y ha adoptado un caso severo pero plausible de 13 millones de pasajeros. En este escenario, se incumpliría el covenant del ICR de Heathrow Finance para el 31 de diciembre de 2021; no se prevén otros incumplimientos en todo el Grupo bajo el escenario severo pero plausible.

Por lo tanto, Heathrow ha tomado la medida prudente y proactiva para hacer frente al riesgo de incumplir el covenant de Heathrow Finance ICR de solicitar un waiver del covenant del ICR de Heathrow Finance para el 2021 a sus acreedores en Heathrow Finance. Este ejercicio de aceptación se anunció el 19 de julio de 2021. El apoyo a la propuesta del waiver permitirá a Heathrow centrarse en la gestión operativa a medida que se recupere el número de pasajeros en los próximos meses para beneficio de todos los acreedores. Si bien el Management confía en que recibirá el apoyo de sus acreedores, no hay certeza de que se acordará un nuevo waiver, suponiendo la existencia de una incertidumbre material que podría arrojar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo y de la Compañía para continuar como empresa en funcionamiento.

La posición de liquidez de Heathrow continúa sólida con 4.759 millones de libras en efectivo al 30 de junio de 2021, suficiente para cumplir con todas las obligaciones hasta 2025 según las previsiones de tráfico del escenario base actual, o hasta octubre de 2022 en el escenario extremo de ausencia de ingresos.

AGS: En junio se cerró un acuerdo de modificación y extensión del contrato de préstamo, con la aprobación unánime de todos los acreedores. La deuda de AGS vencerá en junio de 2024. El compromiso adquirido por los accionistas supuso aportaciones de capital y préstamos por 20 millones de libras, además de los 50 millones de libras adicionales aportados a finales del 1T 2021 (35 millones de libras a la participación de Ferrovial), con 30 millones de libras adicionales (15 millones de libras a la participación de Ferrovial) para mantener el nivel mínimo de efectivo requerido.

Según las previsiones actuales, la Dirección ha llegado a la conclusión de que AGS podrá seguir operando como empresa en

funcionamiento durante el periodo objeto de análisis, es decir, del 1 de enero de 2021 al 30 de junio de 2022. Sin embargo, debido al impacto del COVID-19, siguen existiendo dudas importantes con respecto a los plazos de finalización de las restricciones para viajar y los cierres, el despliegue de las vacunas, los requisitos de las pruebas, el ritmo de la recuperación y, en última instancia, la incertidumbre en cuanto a la recuperación del número de pasajeros y a cómo podrá compararse con los niveles históricos.

En el supuesto de que las restricciones a los viajes por el COVID-19 se alarguen más de lo previsto, AGS podría necesitar financiación adicional, para la cual existen fuentes y opciones a disposición de los directores, para superar las pruebas mínimas de liquidez y cubrir las necesidades operativas.

LIQUIDEZ Y EMPRESA EN FUNCIONAMIENTO

En junio de 2021, la liquidez ex proyectos de infraestructuras ascendía a 6.510 millones de euros (tesorería y equivalentes + líneas de crédito no dispuestas) y la posición neta de tesorería ex proyectos de infraestructura ascendía a 1.859 millones. Incluso en el peor de los escenarios, si bien esto supondría un deterioro importante de la posición de caja de la Compañía, la caja disponible seguiría siendo suficiente para hacer frente a los compromisos. Las finanzas de Ferrovial son suficientes para garantizar la capacidad del Grupo de seguir operando según el principio de empresa en funcionamiento durante los ejercicios 2021 y 2022, sin que se hayan identificado grandes incertidumbres que pongan en duda esta conclusión.

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 de junio otras medidas financieras no reguladas en las NIIF, denominadas APM's (Alternative Performance Measures), según las Directrices del European Securities and Markets Authority (ESMA). La Dirección utiliza estos APM's en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación, se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>. Adicionalmente, en dicha página web se proporciona la reconciliación del Crecimiento Comparable, Cartera y Resultados proporcionales.

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado y activos por derecho de uso de arrendamientos.
- **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado y de los activos por derecho de uso que se reportan en una línea separada).
- **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.
- **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LfL)

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

- En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
- Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
- En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el 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).
- En el caso de cambio en el modelo contable de un contrato o activo, cuando este sea material, la homogeneización se realiza aplicando el mismo modelo contable al resultado operativo del año anterior.
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- Con respecto a la división de Servicios, que en la Cuenta de Resultados Consolidada se presenta como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que esté clasificado por actividades discontinuadas.
- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión y su reconciliación en el Anexo a este documento.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados,

o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.

- **Comparativas:** el comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior, salvo por el siguiente ajuste, que se realizó exclusivamente en 2019: Con motivo de la adopción de la NIIF 16 sobre arrendamientos, y para una mejor comparación de las cifras de resultado bruto de explotación y resultado de explotación con las del año anterior, en el que aún no se aplicaba esta norma, se procedió a deshacer los ajustes por este concepto, revirtiendo el ajuste por gasto financiero y amortización del derecho de uso y reconociendo un mayor gasto operativo por los arrendamientos, como si la nueva norma no se hubiera aplicado en 2019.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

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

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

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

- **Comparativas:** la compañía no presenta comparativas de años anteriores por no considerar relevante la información.
- **Coherencia:** se establece por primera vez el criterio para explicar la liquidez del Grupo.

CARTERA

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

RESULTADOS PROPORCIONALES

- **Definición:** los resultados proporcionales de Ferrovial se calculan de la siguiente manera:
 - Divisiones de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos): los resultados proporcionales de los proyectos de infraestructuras se calculan como la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en dichos proyectos, independientemente del criterio de consolidación utilizado.
 - Resto de divisiones: los resultados proporcionales incluyen las mismas cifras que la cuenta de resultados consolidada, por considerarse que la diferencia de aplicar el método de consolidación proporcional no sería relevante.
 - Esta información se prepara para las ventas y para el resultado bruto de explotación.

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

Anexo VII – Litigios

Litigios SH-130: Autopistas y Construcción

Como se indicaba en las cuentas anuales de 2020, existen dos litigios por reclamaciones presentadas por los socios actuales de la sociedad concesionaria de este proyecto: un pleito ante los tribunales de Texas contra sociedades de Ferrovial, Cintra y Ferrovial Construcción, y un arbitraje ante la CCI contra sociedades de Ferrovial Construcción.

A la fecha de formulación de estas cuentas semestrales, ambos litigios se encuentran suspendidos, habiendo alcanzado demandante y demandadas un principio de acuerdo en el marco de una mediación.

La formalización del acuerdo supondría un gasto adicional de 17,4 millones de dólares que ha sido registrado a junio de 2021. La contribución total de Ferrovial a este acuerdo sería de 42,4 millones de dólares.

Anexo VIII – Hechos posteriores al cierre 1S 2021

Acuerdo de desinversión de la actividad de Medioambiente de Ferrovial Servicios en España y Portugal, posterior al cierre de los resultados financieros del primer semestre de 2021 (julio)

Dentro del proceso de desinversión del negocio de Servicios, Ferrovial ha llegado a un acuerdo con PreZero International GmbH (compañía del Grupo Schwarz) para la venta de la actividad de Medio Ambiente en España y Portugal. La transacción, que incluye el traspaso de los negocios de medio ambiente y recogida, tratamiento y reciclaje de residuos, alcanza un valor de empresa (enterprise value) de 1.133 millones de euros, que incluye capital y ajustes de deuda o asimilables; y un valor de las acciones implícito (equity value), en base al balance de 31 de diciembre de 2020, de 950 millones de euros.

El negocio de Medioambiente de Ferrovial Servicios en España y Portugal registró en 2020 un RBE de aproximadamente 130 millones de euros, incluyendo 101 millones de euros ex-proyectos y 29 millones de euros de proyectos (que generan unos dividendos anuales normalizados de aproximadamente 10 millones de euros).

Como es habitual en este tipo de transacciones, el cierre de la operación está sujeto a la aprobación de la misma por parte de las autoridades de competencia y el precio final se ajustará en función de la deuda neta y de la evolución del capital circulante de la compañía a la fecha de cierre de la transacción (Completion Accounts). Se espera que la transacción se complete durante la segunda mitad de 2021.

La plusvalía después de impuestos estimada, en base al valor en libros de este negocio a 31 de diciembre de 2020, es de aproximadamente 317 millones de euros. De esta plusvalía, 70 millones ya está recogida en los resultados del primer semestre en la medida que se han integrado, dentro de la línea de actividades discontinuadas, los resultados generados en ese periodo (sin incluir amortización conforme a NIIF 5).

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 2021, que ha sido aprobado por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 27 de julio de 2021, 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 norma quinta.2 de la Circular 3/2018 de la CNMV), 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 Madrideo Fernández
Consejero Delegado

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. José Fernando Sánchez-Junco Man
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

Dña. Hildegard Wortmann
Consejera

Dña. Alicia Reyes Revuelta
Consejera

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que los Consejeros Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo y D. Philip Bowman no estampan sus firmas en este documento porque asistieron a la reunión del Consejo de Administración de 27 de julio de 2021 a distancia por medios técnicos. Dichos 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 2021.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración



FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios

Junio 2021

ferrovial

For a world on the move

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 30 DE JUNIO DE 2021 Y 31 DE DICIEMBRE DE 2020	2
B	CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2021 Y 2020	4
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2021 Y 2020	5
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2021 Y 2020	6
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2021 Y 2020	7
F	NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS DEL PERIODO DE SEIS MESES TERMINADO EL 30 DE JUNIO DE 2021	8
1	ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	8
2	IMPACTO COVID-19	10
3	RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES	12
4	INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS Y MERCADOS GEOGRÁFICOS	13
5	PRINCIPALES VARIACIONES DEL ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	14
6	PATRIMONIO NETO	19
7	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	20
8	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES Y DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	22
9	DESGLOSES RELATIVOS A LA CUENTA DE RESULTADOS	24
10	ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS DE INVERSIÓN	26
11	PLANTILLA	28
12	COMENTARIOS SOBRE ESTACIONALIDAD	29
13	OPERACIONES VINCULADAS	29
14	REMUNERACIONES AL CONSEJO	30
15	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	31
16	ANEXOS	32

**ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA A 30 DE JUNIO DE 2021 Y 31
 DE DICIEMBRE DE 2020**

ACTIVO (Millones de euros)	NOTA	30.06.2021	31.12.2020 (*)
Activos no corrientes		10.736	10.706
Fondo de comercio de consolidación	5.2	154	208
Activos intangibles		105	94
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	5.3	6.565	6.355
Activos modelo intangible		6.397	6.189
Activos modelo cuenta a cobrar		168	166
Inversiones inmobiliarias		0	2
Inmovilizado material		283	305
Derecho de uso sobre activos en arrendamiento		114	97
Inversiones en asociadas	5.4	1.743	1.710
Activos financieros no corrientes	8	825	856
Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas		192	163
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	7	585	654
Resto de cuentas a cobrar		48	39
Impuestos diferidos	5.7	589	604
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	8.2	358	475
Activos corrientes		11.054	12.416
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	3.990	3.729
Existencias		374	698
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		103	108
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5.5	1.396	1.326
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.036	987
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		360	339
Otros activos financieros a corto plazo		20	0
Tesorería y equivalentes	7	5.152	6.483
Sociedades de proyectos de infraestructuras		181	148
Caja restringida		36	33
Resto de tesorería y equivalentes		145	115
Sociedades ex-proyectos		4.971	6.335
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	8.2	19	72
TOTAL ACTIVO		21.790	23.122

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2021.

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)	NOTA	30.06.2021	31.12.2020 (*)
Patrimonio neto	6	3.696	3.808
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.055	3.168
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		641	640
Ingresos a distribuir en varios ejercicios		1.335	1.281
Pasivos no corrientes		9.333	9.554
Déficit de pensiones		4	4
Provisiones a largo plazo	5.6	429	446
Pasivo por arrendamiento a largo plazo		69	61
Deuda financiera	7	7.976	8.084
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		5.321	5.192
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		2.655	2.892
Otras deudas		63	63
Impuestos diferidos	5.7	446	449
Derivados financieros a valor razonable	8.2	346	447
Pasivos Corrientes		7.426	8.479
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.3	2.683	2.588
Pasivo por arrendamiento a corto plazo		49	60
Deuda financiera	7	748	1.678
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		41	48
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		707	1.630
Derivados financieros a valor razonable	8.2	110	52
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		117	93
Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	5.5	2.760	3.060
Acreeedores comerciales		1.447	1.415
Anticipos de clientes		983	1.333
Otras cuentas a pagar a corto plazo		330	312
Provisiones para operaciones de tráfico	5.6	959	948
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		21.790	23.122

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2021.

**B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS PERIODOS DE SEIS MESES
TERMINADOS EL 30 DE JUNIO 2021 Y EL 30 DE JUNIO 2020**

(Millones de euros)	NOTA	30.06.2021			30.06.2020 (**)		
		ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	(*) AJUSTES VALOR RAZONABLE	TOTAL 2021	ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	(*) AJUSTES VALOR RAZONABLE	TOTAL 2020
Cifra de ventas	4	2.965	0	2.965	2.937	0	2.937
Otros ingresos de explotación		0	0	0	1	0	1
Total ingresos de explotación		2.965	0	2.965	2.938	0	2.938
Consumos		482	0	482	462	0	462
Otros gastos de explotación		1.665	0	1.665	1.766	0	1.766
Gastos de personal	11	567	0	567	574	0	574
Total gastos de explotación		2.714	0	2.714	2.802	0	2.802
Resultado bruto de explotación		251	0	251	136	0	136
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		116	0	116	109	0	109
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado		135	0	135	27	0	27
Deterioros y enajenación de inmovilizado	9.2	17	0	17	-20	0	-20
Resultado de explotación		152	0	152	7	0	7
Resultado financiero financiación		-106	0	-106	-122	0	-122
Resultado derivados y otros resultados financieros		-2	-47	-49	-10	0	-10
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-108	-47	-155	-132	0	-132
Resultado financiero financiación		-22	0	-22	5	0	5
Resultado derivados y otros resultados financieros		5	-3	2	6	-6	0
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		-17	-3	-20	11	-6	5
Resultado financiero	9.3	-125	-50	-175	-121	-6	-127
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	5.4	-218	-27	-245	-181	-45	-226
Resultado consolidado antes de impuestos		-191	-77	-268	-295	-51	-346
Impuesto sobre sociedades	9.4	-30	0	-30	2	1	3
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		-221	-77	-298	-293	-50	-343
Resultado neto operaciones discontinuadas	9.5	208	0	208	-34	0	-34
Resultado consolidado del ejercicio		-13	-77	-90	-327	-50	-377
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		-98	11	-87	-7	0	-7
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		-111	-66	-177	-334	-50	-384
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido)				-0,25/-0,25			-0,53/-0,53
Resultado neto por acción actividades discontinuadas (Básico / Diluido)				0,28/0,28			-0,05/-0,05

(*) 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.

(**) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2021.

**C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES
TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2021 Y 2020**

(millones de euros)	Nota	30.06.2021	30.06.2020(**)
a) Resultado consolidado del ejercicio total		-90	-377
Atribuidos a la Sociedad dominante		-177	-384
Atribuidos a socios externos		87	7
b) Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	6	174	-104
Sociedades Integración Global		9	46
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	8	13	91
Impacto en reservas de planes de prestación definida(*)		0	0
Diferencias de conversión		-4	-24
Efecto impositivo		0	-21
Sociedades Mantenidas para la venta		27	-4
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		6	-1
Impacto en reservas de planes de prestación definida(*)		0	0
Diferencias de conversión		22	-3
Efecto impositivo		-1	0
Sociedades Puesta en Equivalencia		138	-146
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		45	-22
Impacto en reservas de planes de prestación definida(*)		33	-25
Diferencias de conversión		85	-110
Efecto impositivo		-25	11
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	6	0	43
Sociedades Integración Global		0	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
Sociedades Mantenidas para la venta		0	43
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	53
Efecto impositivo		0	-10
Sociedades Puesta en Equivalencia		0	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
a+b+c TOTAL RESULTADO GLOBAL		84	-438
Atribuidos a la Sociedad dominante		-3	-473
Atribuidos a socios externos		87	35

(*) 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).

(**) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2021.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS EL 30 DE JUNIO DE 2021 Y 2020

(millones de euros)	Capital Social	Prima de Emisión/ Fusión	Acciones Propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.20(*)	147	647	-13	505	-1.497	3.379	3.168	640	3.808
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	-177	-177	87	-90
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	174	0	174	0	174
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	174	-177	-3	87	84
Acuerdo dividendo flexible	1	0	0	0	0	-13	-12	0	-12
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-94	-94
Operaciones de autocartera	0	-80	-80	0	0	80	-80	0	-80
Retribución al accionista	1	-80	-80	0	0	67	-92	-94	-186
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	9	9
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-10	-10	0	-10
Otros movimientos	0	0	0	0	0	1	1	-1	0
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-9	-9	8	-1
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	-5	0	-4	-9	0	-9
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo a 30.06.2021	148	567	-93	500	-1.323	3.256	3.055	641	3.696

(millones de euros)	Capital Social	Prima de Emisión/ Fusión	Acciones Propias	Otros instrumentos de patrimonio	Ajustes por cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.19	147	995	-75	505	-1.195	3.927	4.304	783	5.087
Resultado consolidado del ejercicio	0	0	0	0	0	-384	-384	7	-377
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	0	0	0	0	-132	0	-132	28	-104
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	0	0	0	0	43	0	43	0	43
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	0	0	0	0	-89	-384	-473	35	-438
Acuerdo dividendo flexible	1	-95	0	0	0	0	-94	0	-94
Otros dividendos	0	0	0	0	0	0	0	-9	-9
Operaciones de autocartera	0	-74	-74	0	0	74	-74	0	-74
Retribución al accionista	1	-169	-74	0	0	74	-168	-9	-177
Ampliaciones/reducciones capital	0	0	0	0	0	0	0	6	6
Sist. retrib. Vinculados a la acción	0	0	0	0	0	-17	-17	0	-17
Otros movimientos	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	-2
Otras transacciones	0	0	0	0	0	-18	-18	5	-13
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	-5	0	-4	-9	0	-9
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	36	36	0	36
Saldo a 30.06.2020(*)	148	826	-149	500	-1.284	3.631	3.672	814	4.486

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2021.

**E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA PARA LOS PERIODOS DE SEIS MESES TERMINADOS
EL 30 DE JUNIO DE 2021 Y EL 30 DE JUNIO DE 2020**

(Millones de euros)	NOTA	2021	2020 (*)
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante		-177	-385
Ajustes al resultado		634	602
Minoritarios		87	-7
Resultado neto operaciones discontinuadas		-208	34
Impuesto		30	-3
Resultado por equivalencia		245	226
Resultado financiero		175	127
Deterioro y enajenación inmovilizado		-17	20
Amortizaciones		116	108
RBE operaciones discontinuadas	9.5	206	97
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		457	217
Pago de Impuesto		-18	-38
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.5	-188	61
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	5.4	14	131
Flujo de operaciones		265	371
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-48	-50
Inversión proyectos Infraestructuras	5.3	-71	-47
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades		-215	-31
Intereses recibidos	9.3	0	20
Inversión caja restringida largo plazo		89	-11
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades	1.2	356	348
Flujo de inversión		111	229
Flujo antes de financiación		376	600
Flujo de capital procedente de socios externos	6	11	8
Dividendo flexible		-12	-93
Compra de Autocartera		-80	-74
Remuneración al accionista	6	-92	-167
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	6	-93	-9
Otros movimientos de fondos propios	6	-7	-7
Flujo financiación propia		-181	-175
Intereses pagados	9.3	-155	-146
Pagos por arrendamientos		-62	-60
Aumento endeudamiento financiero		32	1.922
Disminución endeudamiento financiero		-1.188	-17
Variación neta endeudamiento actividades discontinuadas		-28	-36
Flujo de financiación		-1.582	1.488
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		69	-99
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		-111	0
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas	7	-83	-91
Variación tesorería y equivalentes	7	-1.331	1.897
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		6.483	4.735
Tesorería y equivalentes al final del periodo		5.152	6.632

Las Notas 1 a 16 forman parte de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios a 30 de junio de 2021.

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

F. NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS 30 DE JUNIO DE 2021

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 2020 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 2020.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos se encuentran, en la mayoría de los casos, en el ámbito de aplicación de la CINIIF 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 son las participaciones del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres y del 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

A continuación se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación durante los seis primeros meses del año 2021:

Construcción

El pasado 22 de febrero Budimex, filial constructora de Ferrovial en Polonia, llegó a un acuerdo de venta de su negocio inmobiliario que se realiza a través de su filial Budimex Nieruchomości. Dicha venta se ha materializado el pasado 5 de Junio por importe de 1.513 millones de PLN (330 millones de euros, neto de costes de transacción), reconociendo por la operación un resultado antes de minoritarios de 107 millones de euros de plusvalía, incluido dentro de la línea de actividades discontinuadas.

Adicionalmente, como se comenta en la memoria de Grupo Ferrovial de diciembre 2020, a finales de año se alcanzó un acuerdo de venta de la participación que el Grupo tenía en Urbs Iudex Et Causidicus, S.A -URBICSA - (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por importe de 16,6 millones de euros. Esta operación se ha perfeccionado en el segundo trimestre del año y ha supuesto el reconocimiento de una plusvalía por importe de 16,6 millones de euros dentro de la línea deterioro y enajenaciones.

Servicios

En el ejercicio 2021 se ha reclasificado a actividad continuada el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido dado que aunque el Grupo continuará su proceso de desinversión, se prevé que se prolongue más de 12 meses. Conforme a lo establecido en la NIIF 5 se ha reexpresado la información comparable de 2020 incorporando en todas las líneas de balance y cuenta de pérdidas y ganancias la información de este negocio (nota 3.1)

Adicionalmente se ha decidido no incluir dentro del perímetro de venta de Servicios el el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2 situado entre los PK 232,8 y PK 340,0 (Calatayud-Alfajarín) reclasificándolo también como actividad continuada.

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

Actividades discontinuadas

División Servicios

A 30 de junio de 2021, la Compañía reporta como actividades discontinuadas los principales activos y pasivos vinculados a la División de Negocio de Servicios y sigue manteniendo abiertos diferentes procesos de venta sobre las áreas de actividad de la división.

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

Adicionalmente, tal y como se menciona en la Nota 3.1, en el ejercicio 2021 se ha reclasificado como actividad continuada el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido así como el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2.

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 2020, para aquellas actividades para las que se han recibido ofertas, se han tenido en cuenta éstas para la valoración. Para el resto, la metodología de valoración utilizada ha sido la de valoración por múltiplos de transacciones comparables utilizando como referencia el EBITDA estimado para 2021. En cuanto a los múltiplos utilizados se han tomado las referencias disponibles, tanto las relativas a las ofertas recibidas, las de empresas cotizadas, y la de transacciones comparables.

Tras el ejercicio realizado se ha registrado un resultado neto por la actividad de Servicios en la línea de actividades discontinuadas de 93 millones de euros, que es la suma del resultado del periodo excluyendo amortizaciones de aquellos negocios en los que su valor razonable está por encima del valor en libros, 140 millones de euros, y el deterioro de aquellos activos en los que se estima que el valor razonable está por debajo de su valor en libros -47 millones de euros (ver nota 9.5).

División Construcción

Como se indica en la nota 1.2 se han pasado a reclasificar como actividad discontinuada los activos y pasivos vinculados al negocio inmobiliario de Polonia. Dicha venta se ha materializado el pasado 5 de Junio generando un resultado de 107 millones por la plusvalía más 8 millones de euros por los resultados generados en el periodo en este negocio (ver nota 9.5).

Impacto en la presentación de los Estados Financieros

La reclasificación de estos negocios como actividades discontinuadas ha tenido los siguientes impactos en los presentes estados financieros:

- El resultado después de impuestos generado 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 2021 como para el ejercicio 2020 (ver Nota 9.5). Conforme a lo establecido en la NIF 5, dicho resultado no incluye la amortización de estos activos. Dicho epígrafe también recoge los posibles resultados por deterioros debido a la actualización del 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 dichos negocios 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 2021 y diciembre 2020:

División Servicios (Millones de euros)	2021.JUN	2020.DEC(*)	VAR.
Activos no corrientes	2.975	2.786	189
Fondo de comercio	1.379	1.342	37
Activos intangibles	151	147	4
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	260	252	8
Inmovilizado material	410	366	44
Derecho de uso	377	328	49
Impuestos Diferidos	254	254	-1
Otros activos no corrientes	144	97	47
Activos corrientes	1.444	1.396	48
Existencias	16	21	-5
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.000	1.030	-29
Tesorería y equivalentes	421	343	79
Otros activos corrientes	7	3	4
TOTAL Activo	4.419	4.182	237
Provisión valor razonable	-712	-639	-73
TOTAL Activos clasif. como act. Discontinuadas	3.707	3.543	164

División Servicios (Millones de euros)	2021.JUN	2020.DEC(*)	VAR.
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	5	2	2
Pasivos no corrientes	820	872	-52
Provisiones a largo plazo	256	257	-1
Pasivo por arrendamiento a largo plazo	155	143	12
Deuda financiera	140	161	-22
Otros pasivos no corrientes	270	310	-41
Pasivos corrientes	1.776	1.628	148
Pasivo por arrendamiento a corto plazo	56	51	5
Deuda financiera	57	62	-5
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	1.420	1.287	132
Provisiones para operaciones de tráfico	220	217	4
Otros pasivos corrientes	24	12	12
TOTAL Pasivos clasif. como act. Discontinuadas	2.601	2.503	99

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Activos y pasivos mantenidos para la venta

Adicionalmente a los activos clasificados como actividades discontinuadas hay otra serie de activos que están clasificados como activos mantenidos para la venta pero que no corresponden con una línea de negocio principal.

En este sentido, a diciembre 2020, estaban clasificadas como mantenidas para la venta las participaciones que el Grupo tiene en la Concesionaria de Prisiones Figueras, S.A.U. (100%) y de Urbs Iudex Et Causidicus, S.A -URBICSA - (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 40,7 millones de euros y 16,2 millones de euros respectivamente, así como las autopistas portuguesas Norte Litoral y Via do Infante, sociedades integradas por puesta en equivalencia, sobre las que al cierre de junio de 2021 el Grupo mantiene aún una participación del 20% en ambas concesiones. Dichas operaciones de desinversión está previsto que se materialicen a lo largo del ejercicio.

A la fecha de cierre de los presentes estados financieros se ha perfeccionado la venta de URBICSA, con un impacto positivo en la línea de deterioros y enajenaciones del resultado de 16,6 millones de euros y sigue pendiente la conclusión de la venta del resto de activos.

Adicionalmente en 2021 y dentro de la actividad de Construcción, se han reclasificado a la línea de activos mantenidos para la venta determinados activos de la sociedad Southern Crushed Concrete LLC (SCC), relativos al negocio de tratamiento de áridos de Webber en EEUU por importe de 94 millones de euros, dado que el 5 de junio se firmó el acuerdo con el comprador que está pendiente de la autorización definitiva por parte de las autoridades de la competencia

Igualmente se ha clasificado a mantenido para la venta la participación del 19,86% que el Grupo ostenta sobre el capital de Nalanda Global, S.A., sociedad que gestiona un portal on-line de gestión digital de proveedores del sector de Construcción, al haberse llegado a un acuerdo para su venta por un importe de 16,7 millones de euros que a cierre del periodo estaba pendiente de autorización por parte de las autoridades de competencia y que finalmente se ha materializado en el mes de julio

A diferencia de las actividades discontinuadas los resultados generados por los activos mantenidos para la venta, se siguen reportando en las líneas correspondientes de la cuenta de resultados.

En la siguiente tabla se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que están clasificados como mantenidos para la venta a junio 2021 y a diciembre 2020:

Activos mant. para la venta (Millones de euros)	2021.JUN	2020.DEC	VAR.
Activos no corrientes	250	170	80
Activos intangibles	60		60
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	93	96	-4
Inmovilizado material	22		22
Inversiones en sociedades asociadas	71	68	2
Impuestos Diferidos	5	5	-1
Activos corrientes	33	16	16
Existencias	12	0	12
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	5	5	0
Tesorería y equivalentes	16	11	4
TOTAL Activos clasif. como mantenidos para la venta	283	186	97

Pasivos mant. para la venta (Millones de euros)	2021.JUN	2020.DEC	VAR.
Pasivos no corrientes	76	82	-6
Deuda financiera	54	56	-2
Otras deudas	8	8	0
Derivados financieros a valor razonable	14	18	-5
Pasivos corrientes	6	3	3
Deuda financiera	3	2	1
Derivados financieros a valor razonable	2	0	2
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	1	1	0
TOTAL Pasivos clasif. como mantenidos para la venta	82	85	-4

2. Impacto COVID-19

Más de un año después de que la Organización Mundial de la Salud declarara el COVID-19 pandemia global, el avance hacia la inmunidad de rebaño gracias a la vacunación ha permitido que los distintos países en los que opera Ferrovial hayan ido levantando parcialmente las restricciones a la movilidad y a la actividad económica que han estado vigentes casi desde el inicio de la pandemia, si bien a un ritmo desigual dependiendo del país. Esto ha provocado por tanto avances en la recuperación de la demanda de servicios ofrecidos por Ferrovial, si bien igualmente de forma desigual, como se explica a continuación.

Las actividades realizadas por Construcción y Servicios apenas se han visto afectadas por la pandemia durante los seis primeros meses del 2021, y también es reseñable que la recuperación del tráfico de las principales autopistas en las que opera Ferrovial ha sido muy rápida desde el momento en el que los distintos países empezaron a levantar las restricciones. En sentido contrario, el negocio de Aeropuertos es el que claramente está experimentando mayores dificultades, con una recuperación más lenta debido a las mayores restricciones que siguen vigentes en cuanto al tráfico aéreo.

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 ha tenido en los estados financieros del primer semestre (centrado en los negocios de infraestructuras), 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 en 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

En los seis primeros meses del ejercicio 2021 el volumen de pasajeros tanto en Heathrow como en AGS (sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton), sociedades que se consolidan por puesta en equivalencia, se ha mantenido en niveles muy por debajo de los existentes antes del comienzo de la pandemia, como se aprecia en la siguiente tabla:

Evolución pasajeros (*)	jun-21
Heathrow	-90%
Aberdeen	-73%
Glasgow	-93%
Southampton	-95%

(*) En comparación con los seis primeros meses de 2019

La desviación se ha debido, fundamentalmente, a los rebrotes experimentados en los primeros meses de 2021 en determinadas geografías, provocando que las restricciones impuestas en 2020 se hayan mantenido en términos generales casi hasta el final del semestre, como se explica más adelante. Esto supuso que el pasado día 11 junio, en el que Heathrow presentó su Investor Report Semestral, se redujese la previsión de tráfico para 2021 a 21,5 millones de pasajeros frente a los 37,1 inicialmente anunciados en el Investor Report de Diciembre 2020.

Esta evolución es la que explica el resultado negativo generado por Ferrovial, ya que del total de pérdidas de los seis primeros meses del año, -177 millones de euros, el negocio de Aeropuertos aporta un total de -267 millones de euros, correspondiendo -238 millones al aeropuerto de Heathrow.

En el mes de mayo, tras el avance del proceso de vacunación, el gobierno inglés inició un proceso de apertura gradual del tráfico aéreo internacional, estableciendo un sistema de semáforos que califica los países de origen del tráfico en tres categorías, verde, ámbar o rojo, en función de la evolución del proceso de vacunación, niveles de infección e incidencia de variantes de especial preocupación en los mismos. En la fecha de cierre de estas cuentas intermedias el número de países que habían sido clasificados como verdes no era muy extenso, lo que sigue implicando limitaciones al tráfico aéreo en los próximos meses, si bien se han realizado avances, como el reciente anuncio del levantamiento de la obligación de guardar cuarentena para los residentes de Reino Unido con pauta completa de vacunación que regresen desde países clasificados como “ámbar”, lo cual se espera que suponga un impulso a los viajes con motivos vacacionales.

División Autopistas

En Autopistas el tráfico se ha ido recuperando en 2021 a medida que las restricciones de movilidad se han ido levantando. La evolución ha sido más positiva en las autopistas americanas, especialmente en la zona de Dallas, debido al rápido levantamiento de las restricciones desde el mes de marzo, estando los niveles de tráfico en el mes de junio por encima de los niveles de 2019 (pre-pandemia) en las autopistas NTE y NTE 35W, con la LBJ todavía por debajo.

En la autopista 407 de Canadá la recuperación ha sido menor debido al confinamiento existente en Toronto hasta finales de mayo. En junio, no obstante, una vez levantado el confinamiento debido a la evolución del nivel de vacunación, se ha experimentado una recuperación significativa.

La evolución del tráfico en las principales autopistas de Norte América en el segundo trimestre de 2021 (en comparación con niveles pre-pandemia de 2019) ha sido la siguiente:

Evolución tráficos (*)	abr-21	may-21	jun-21
407 ETR	-57%	-56%	-42%
NTE	-1%	-3%	6%
LBJ	-18%	-23%	-13%
NTE 35W	17%	15%	19%

(*) En comparación con el mismo mes de 2019

La caída de los tráficos ha provocado que el resultado bruto de explotación de la División de Autopistas se haya reducido hasta 161 millones de euros, en comparación con el resultado del mismo periodo del año 2019 (pre-pandemia) de 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 (13 millones de euros, en comparación con 75 millones de euros en 2019).

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 los activos 407 ETR y Heathrow, que no han pagado dividendos en los seis primeros meses del año). La evolución de los dividendos si se compara con el mismo periodo de 2019, anterior a la pandemia, ha sido la siguiente:

Dividendos recibidos (*)	jun-21	jun-19	Variación
407 ETR	0	146	-146
HAH	0	58	-58
NTE y LBJ	48	0	+48
Otros	17	40	-23
TOTAL	65	244	-179

(*) En comparación con el mismo periodo del 2019

2.2 Evaluación del principio de empresa en funcionamiento

Ferrovial se enfrenta a la situación económica actual con una posición de liquidez muy elevada. En junio de 2021, ex-proyectos de infraestructuras, la liquidez alcanza los 6.510 millones de euros, incluyendo 350 millones de euros correspondientes a la División de Servicios, así como las líneas de liquidez disponibles a nivel ex proyectos por valor de 1.195 millones de euros. La posición neta de caja ex infraestructuras se situó en 1.859 millones de euros al cierre de junio de 2021 (incluyendo la División de Servicios). Es destacable 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 2021.

No obstante, a pesar de la buena posición de liquidez y a las perspectivas positivas en cuanto al fin de las restricciones y a la reapertura económica, gracias al avance de la vacunación, todavía existe incertidumbre sobre la evolución de la pandemia en los próximos meses. 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 2021 y en el ejercicio 2022, incluyendo adicionalmente un escenario pesimista que contempla 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 2021 ni en 2022 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 2022.
- 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 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 los próximos doce meses desde la firma de estos estados financieros.

2.3 Impacto en el deterioro de activos

Tal y como se ha comentado previamente, los negocios de Construcción y Servicios no se han visto apenas afectados por la pandemia en el primer semestre de 2021. Adicionalmente, las buenas perspectivas en el negocio de autopistas sitúan los posibles riesgos de deterioro en la División de Aeropuertos.

No obstante, hay que destacar que a junio de 2021, el valor de las participaciones en Heathrow ha quedado reducido a cero (el valor de la inversión en AGS también es nulo desde diciembre de 2020), como consecuencia de la absorción de pérdidas (ver nota 5.4), no cabiendo por tanto, un deterioro adicional.

2.4 Impacto en riesgos financieros

En línea con lo comentado en el epígrafe anterior, los riesgos financieros se centran en la División de Aeropuertos.

En el aeropuerto de Heathrow, para fortalecer su posición de liquidez, se han emitido 1.400 millones de libras de deuda desde principios de año. Su posición de liquidez y sus planes de reducción de costes han sido reconocidos por Standards and Poor's y Fitch, quienes confirmaron sus calificaciones crediticias en marzo de 2021.

En AGS, el pasado 18 de junio se cerró un acuerdo de modificación y extensión del contrato de préstamo ("Facility Agreement") suscrito en febrero de 2017, por importe de 757 millones de libras (importe dispuesto en su totalidad), con un sindicato de bancos. Las principales condiciones de dicho acuerdo se explican en la nota 5.4.

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 el 30 de junio de 2021, han sido preparados de acuerdo con la NIC 34 "Información financiera intermedia".

Según lo establecido en dicha norma, 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 2020. 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 2020, que fueron preparadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) en vigor.

Reexpresión de los Estados Financieros comparativos

Como se indica en la Nota 1.2, en el ejercicio 2021 se ha decidido tratar como actividad continuada el negocio de tratamiento de residuos en el Reino Unido, ya que aunque el Grupo continuará con su proceso de desinversión en el futuro, es previsible que ese proceso dure más de 12 meses.

Adicionalmente se ha reclasificado como actividad continuada el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2 situado entre los PK 232,8 y PK 340,0 (Calatayud-Alfajarín) dado que no se prevé su salida del Grupo a corto plazo.

Se ha reclasificado como actividad discontinuada el negocio inmobiliario del Grupo en Polonia, por lo que de acuerdo con la IFRS 5, p.4.1, se ha reexpresado la cuenta de resultados del periodo comparativo, cuya venta se ha formalizado el 5 de junio, tal y como se comenta en la nota 1.2 de variaciones de perímetro.

El impacto de dicha reexpresión en los estados financieros consolidados es la siguiente:

	2020.DEC		2020.DEC
(Millones de euros)	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Activo no corriente	10.462	244	10.706
Activos intangibles	60	34	94
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.200	155	6.355
Inmovilizado material	272	33	305
Impuestos Diferidos	586	18	604
Inversiones en sociedades asociadas	1.710	0	1.710
Otros activos no corrientes	1.634	4	1.638
Activo corriente	12.666	-251	12.415
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.071	-342	3.729
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.292	33	1.325
Tesorería y equivalentes	6.432	51	6.483
Otros activos corrientes	871	7	878
TOTAL ACTIVO	23.128	-7	23.121

	2020.DEC		2020.DEC
(Millones de euros)	Auditado	Ajuste	Reexpresado
Patrimonio neto	3.827	-19	3.808
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.245	36	1.281
Pasivos no corrientes	9.320	234	9.554
Deuda financiera	7.970	114	8.084
Otras deudas LP	16	47	63
Impuestos diferidos	428	21	449
Derivados financieros a valor razonable	419	28	447
Otros pasivos no corrientes	487	24	511
Pasivos corrientes	8.736	-258	8.478
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	2.958	-370	2.588
Deuda financiera	1.657	21	1.678
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	3.029	31	3.060
Provisiones para operaciones de tráfico	892	56	948
Otros pasivos corrientes	200	4	204
TOTAL PASIVO	23.128	-7	23.121

	2020.JUN		2020.JUN
	Auditado	Ajuste	Reexpresado
(Millones de euros)			
Ingresos de explotación	2.915	23	2.938
Total gastos de explotación	-2.787	-15	-2.802
Resultado bruto de explotación	128	8	136
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	96	13	109
Resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones de inmovilizado	32	-5	27
Resultado por deterioros y enajenaciones de inmovilizado	0	-20	-20
Resultado de explotación	32	-25	7
Resultado financiero	-120	-7	-127
Participación en beneficios de sociedades asociadas	-226	0	-226
Resultado consolidados antes de impuestos	-315	-31	-346
Impuesto de sociedades	2	1	3
Resultado procedente de actividades continuadas	-313	-30	-343
Resultado neto operaciones discontinuadas	-59	25	-34
Resultado consolidados del	-373	-4	-377
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-7	0	-7
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	-379	-5	-384

3.2 Políticas contables aplicadas. 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 2021.

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros consolidados condensados intermedios son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020, ya que ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio ha tenido impacto significativo en las políticas contables del Grupo.

El Grupo tiene la intención de adoptar las normas, interpretaciones y modificaciones a las normas emitidas por el IASB, que no son de aplicación obligatoria en la Unión Europea, cuando entren en vigor, si le son aplicables. Aunque el Grupo está actualmente analizando su impacto, en función de los análisis realizados hasta la fecha, estima que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre sus cuentas anuales consolidadas ni estados financieros consolidados condensados intermedios.

El IASB ha introducido dos conjuntos de modificaciones a ciertas normas (NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7) con el objetivo de minimizar el impacto de la reforma de la tasa de interés de referencia en la contabilización de los instrumentos financieros afectados:

- Las modificaciones de la primera fase, efectiva desde el 1 de enero de 2020, permitan continuar aplicando la contabilidad de coberturas a las relaciones de cobertura afectadas por la reforma.

- Las modificaciones de la segunda fase, aprobadas en agosto de 2020 y aplicables desde el 1 de enero de 2021, permiten que los cambios realizados en instrumentos financieros siempre que sean necesarios para adaptarlos a la reforma y que las nuevas bases para calcular los flujos de caja sean económicamente equivalentes a las anteriores, se contabilicen ajustando el tipo de interés efectivo de dichos instrumentos referenciados a tipo de interés variable. También permiten que la contabilidad de coberturas se pueda seguir aplicando.

Los derivados afectados por la reforma de la tasa de interés de referencia son, por tipo de cobertura, los siguientes:

Benchmark		Nacional (MEUR)	Nacional (M Divisa)
Euribor		1.308	1.308
	IRS	1.308	1.308
Libor GBP		2.641	2.117
	IRS	901	566
	CCS	1.740	1.551
Libor USD		321	359
	IRS	71	85
	CCS	250	274

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 discontinúe la relación de cobertura.

3.3 Estimaciones y juicios contables.

En los estados financieros consolidados resumidos intermedios a 30 de junio de 2021 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 2020 (ver Nota 2).

3.4 Criterios de consolidación

Los criterios de consolidación al 30 de junio de 2021 son consistentes con los aplicados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020.

4. Información financiera por segmentos y mercados geográficos.

El Consejo de Administración de Ferrovial analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio, evaluando el rendimiento de las áreas de Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios (clasificada como actividad discontinuada). Dichas áreas son las mismas que las utilizadas en las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2020. En la fila "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 sociedades menores 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 2021 y el 30 de junio de 2020.

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

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS JUNIO 2021 FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

(Millones de euros)	30/06/2021			VARIACIÓN 21/20
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL	
Construcción	2.195	515	2.710	3,47 %
Autopistas	235	1	236	3,96 %
Aeropuertos	4	0	4	- %
Resto segmentos	19	73	92	(38,26 %)
Ajustes	0	-77	-77	24,19 %
Total	2.453	511	2.965	0,95 %

(Millones de euros)	30/06/2020		
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL
Construcción	2.306	313	2.619
Autopistas	227	0	227
Aeropuertos	4	0	4
Resto segmentos	90	59	149
Ajustes	0	-62	-62
Total	2.627	311	2.937

Las ventas entre segmentos que no se eliminan 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 es este:

(Millones de euros)	2021	2020	Var. 21/20
España	490	421	69
Reino Unido	251	234	17
Australia	10	25	-16
E.E.U.U.	1.210	1.184	25
Canadá	1	8	-7
Polonia	715	780	-65
Resto	288	285	4
TOTAL	2.965	2.937	28

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 2021 todas las monedas se han apreciado respecto al euro con excepción de los tipos de cambio medios en el caso del dólar americano y el zloty polaco.

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	2021	2020	VARIACIÓN 21/20(*)
Libra esterlina	0,85855	0,89555	(4,13 %)
Dólar americano	1,18490	1,22250	(3,08 %)
Dólar canadiense	1,47012	1,56087	(5,81 %)
Dólar australiano	1,58053	1,58884	(0,52 %)
Zloty Polaco	4,52050	4,56780	(1,04 %)
Peso Chileno	867,73000	868,66000	(0,11 %)

TIPO DE CAMBIO MEDIO	2021	2020	VARIACIÓN 21/20 (*)
Libra esterlina	0,86538	0,87757	(1,389 %)
Dólar americano	1,20098	1,10555	8,632 %
Dólar canadiense	1,49815	1,51454	(1,082 %)
Dólar australiano	1,56876	1,68788	(7,057 %)
Zloty Polaco	4,53900	4,43902	2,252 %
Peso Chileno	869,60833	909,84333	(4,422 %)

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

Esta evolución ha supuesto un impacto positivo en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de 94 millones de euros. El principal impacto se deriva de la apreciación del dólar canadiense (72 millones de euros). Cabe señalar, tal y como se comenta en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020, que el Grupo tiene contratados diferentes instrumentos de cobertura (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 2021 es el siguiente:

(Millones de euros)	SALDOS AL 31/12/2020	RECLASIFICACIÓN	TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 30/06/2021
Construcción	169	-59	3	113
Budimex	64	0	1	65
Webber	99	-59	2	43
Cadagua US	5	0	0	6
Aeropuertos	39	0	1	41
Transchile (*)	39	0	1	41
TOTAL	208	-59	4	154

(*) Sociedad que gestiona las líneas de transmisión de electricidad en Chile cuya actividad se reporta en la División de Aeropuertos.

El principal movimiento que se produce durante el primer semestre del ejercicio es la reclasificación a activos y pasivos mantenidos para la venta del fondo de comercio asociado a Southern Crush Concrete (SCC), tal y como se comenta en la nota 1.3.

b) Posibles indicios de deterioro:

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

5.3 Inmovilizado en Proyectos de infraestructuras

Los saldos del epígrafe de inmovilizado en proyectos de infraestructuras a 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre de 2020 son los siguientes:

(Millones de euros)	SALDO 01/01	TOTAL ADICIONES	EFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDO 30/06
Autopistas España	521	0	0	521
Autopistas USA	5.553	106	178	5.837
Resto Autopistas	391	0	0	391
Inversión Autopistas	6.465	106	178	6.749
Amortización acumulada	-370	-49	-8	-428
Inversión neta Autopistas	6.095	57	170	6.322
Inversión resto Proyectos de infraestructura	370	-14	4	360
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-109	-6	0	-116
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	260	-21	4	244
TOTAL INVERSIÓN	6.835	92	182	7.109
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-480	-56	-8	-543
TOTAL INVERSIÓN NETA	6.355	36	174	6.565

En relación a la inversión neta en activos sujetos al modelo intangible, se produce una variación total neta de 210 millones en el primer semestre del ejercicio 2021, siendo las variaciones más relevantes las siguientes:

- Incrementos de inversión en las autopistas de Estados Unidos por 106 millones de euros excluido el tipo de cambio, fundamentalmente en North Tarrant Express Seg. 3.
- La apreciación del dólar americano (ver Nota 5.1) ha supuesto un incremento total neto de 178 millones de euros en esos mismos activos.
- Por último, la amortización del epígrafe en el período asciende a -49 millones de euros, excluido el tipo de cambio.

Dentro del total de inversión en proyectos de infraestructuras, se incluyen también los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12 por 168 millones de euros (166 millones a 31 de diciembre de 2020), y que se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (más 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 actividad de Waste Treatment por 79 millones de euros a 30 de junio de 2021 (76 millones a 31 de diciembre de 2020).

5.4 Inversiones en Asociadas

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al 30 de junio de 2021 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%), AGS (50%) y HAH (25%).

2020 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	AGS (50%)	OTROS	TOTAL
Saldo 31.12.20	205	1.205	-	300	1.710
Participación en el resultado	-238	4	-20	10	-245
Dividendos	-	-	-	-3	-3
Diferencias de cambio	7	74	-	4	85
Pensiones	23	-	-	-	23
Otros	3	-	20	150	173
Saldo 30.06.21	-	1.282	-	461	1.743

Evolución: la evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el resultado del ejercicio (-245 millones de euros), negativamente afectado por el impacto del COVID-19 en los resultados de HAH (ver Nota 2), compensado por la aportación de capital en la I-66 (+150 millones de euros) y por el impacto del tipo de cambio (85 millones de euros, ver variaciones de las divisas respecto al euro en la Nota 5.1.).

Se realiza a continuación un análisis más detallado de la evolución en el primer semestre de los tres principales activos que se encuentran en operación: HAH, 407 ETR y AGS.

a Heathrow Airport Holding (HAH)

a. Análisis de deterioro y posición financiera

En los seis primeros meses de 2021 el aeropuerto de Heathrow se ha visto afectado por unas restricciones al tráfico similares a las existentes a finales de 2020, como consecuencia de la evolución de la pandemia.

A finales de junio, Heathrow revisó su previsión de tráfico para 2021, situándola en 21,5 millones de pasajeros, frente a los 37,1 millones previstos a diciembre de 2020.

Esta reducción de tráfico aéreo ha implicado el reconocimiento de unas pérdidas por parte de Ferrovial en la línea de resultado por puesta en equivalencia de -238 millones de euros y una reducción total de la inversión de 205 millones, incluyendo los impactos reconocidos por reservas, pasando la inversión registrada de 205 millones de euros a diciembre de 2020 a cero millones de euros a 30 de junio de 2021. Por tanto, y puesto que ya no cabe deterioro adicional, (de acuerdo con NIC 28.36, el Grupo no tiene que reconocer pérdidas adicionales procedentes de la asociada, una vez que el valor de su participación queda reducido a cero como consecuencia de la absorción de pérdidas previas) no se han considerado necesarios análisis adicionales del valor del activo.

Respecto a la posición financiera de la compañía, el waiver conseguido en 2020 respecto al cumplimiento de covenants de la deuda a nivel de Heathrow Finance, sigue suponiendo la paralización del pago de dividendos durante 2021.

La compañía ha incrementado la liquidez hasta 4.800 millones de libras aproximadamente, suficiente para cumplir con todas las obligaciones hasta 2025 según las previsiones de tráfico del escenario base actual, o hasta octubre de 2022 en el escenario extremo de ausencia de ingresos.

En el escenario base aprobado en junio para 2021 Heathrow cumpliría todos sus covenants, aunque el margen de maniobra es reducido dadas las presiones actuales sobre la generación de flujo de caja. En un escenario más negativo, en concreto, en el denominado "Severe but plausible downside" (13 millones de pasajeros), se incumpliría el covenant de Heathrow Finance ICR a 31 de diciembre de 2021. Para hacer frente a este posible riesgo, HAH ha iniciado una nueva solicitud de waiver respecto a la deuda de Heathrow Finance.

En 2020 Heathrow solicitó a la Civil Aviation Authority (CAA en lo sucesivo) un ajuste de la Base Reguladora de Activos por las pérdidas derivadas del impacto de COVID. En abril de 2021, la CAA confirmó un ajuste provisional de 300 millones de forma inmediata. Aunque es positivo que la CAA haya aceptado la necesidad del ajuste, el importe está lejos de las expectativas de la compañía, que seguirá dialogando con la CAA sobre este asunto como parte del periodo regulatorio siguiente.

En este sentido, cabe señalar que en abril de 2021, la CAA publicó su documento "Way Forward" en respuesta al Plan de Negocio Revisado (PNR) presentado por Heathrow. Este documento establece la valoración inicial del PNR, confirma que el periodo regulatorio siguiente (H7) será de 5 años, que estará basado en el RAB y en el modelo de caja única, y que introducirá un mecanismo de reparto de riesgos de tráfico. En el mes de junio, Heathrow respondió al "Way Forward" con una actualización del Revised Business Plan. Según el calendario actual, la CAA publicaría sus propuestas iniciales para el período H7 en el segundo semestre de 2021 y su decisión final en diciembre.

b. Evolución del Balance de Situación 2021-2020

HAH (100%) MILL. GBP	Jun. 2021	Dic. 2020	Var. 21/20
Activos no corrientes	16.404	16.823	-419
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proj. de infraestructuras	12.756	13.076	-320
Derechos de uso por activos en arrendamiento	272	285	-13
Activos financieros no corrientes	45	42	3
Activos por superávit de pensiones	116	12	104
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	463	656	-193
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	5.179	4.572	607
Clientes y cuentas a cobrar	201	462	-261
Derivados financieros	149	146	2
Tesorería y depósitos a corto plazo	4.814	3.949	865
Otros activos corrientes	15	14	0
Total activo	21.582	21.395	188

HAH (100%) MILL. GBP	Jun. 2021	Dic. 2020	Var. 21/20
Patrimonio neto	-2.387	-1.586	-801
Pasivos no corrientes	21.455	20.637	818
Provisiones para pensiones	30	31	0
Deuda financiera	18.913	18.461	452
Impuestos diferidos	707	652	55
Derivados financieros	1.463	1.134	329
Otros pasivos no corrientes	341	359	-18
Pasivos corrientes	2.515	2.344	171
Deuda financiera	2.149	1.921	229
Deudas operaciones de tráfico	333	386	-53
Derivados financieros	25	21	4
Otros pasivos corrientes	7	16	-9
Total pasivo	21.582	21.395	188

Deuda financiera

La deuda neta nominal consolidada de Heathrow Finance aumentó a 15.222 millones de libras (31 de diciembre de 2020: 15.120 millones de libras). Esto incluye:

- La deuda neta nominal de Heathrow SP de 13.176 millones de libras (31 de diciembre de 2020: 13.131 millones de libras), desglosada en 10.964 millones de libras de deuda neta senior y 2.212 millones de libras de deuda junior. Incluye 14.679 millones de libras en emisiones de bonos, 1.604 millones de libras en otra deuda a plazo, 181 millones de libras en accretion de derivados index-linked Swaps, 1.150 millones de libras en revolving credit facility y líneas de capital circulante y 3 millones de libras de pasivos por arrendamientos adicionales tras la transición a la NIIF 16. Esto se compensa con 4.441 millones de libras de efectivo y equivalentes y depósitos a plazo.

- La deuda bruta nominal de Heathrow Finance era de 2.364 millones de libras y el efectivo y los depósitos a plazo mantenidos en Heathrow Finance de 318 millones de libras.

La conciliación con las cifras de la deuda que figuran en el balance anterior se debe a que son valores contables frente a valores nominales:

- La acumulación de swaps vinculados a índices se incluye en la deuda neta nominal. Estos importes se reportan dentro de los instrumentos financieros derivados en el Estado de Situación Financiera.

- Cuando los bonos se emiten en monedas distintas de la libra, HAH ha suscrito swaps de divisas para fijar las salidas de efectivo en libras en caso de reembolso. El impacto de estos swaps se refleja en la deuda neta nominal.

- Los costes de emisión de bonos capitalizados se excluyen de la deuda neta nominal.

Finalmente, la deuda desglosada en el balance es a nivel de FGP TOPCO, que incluye una deuda adicional de 750 millones de libras de ADI finance 2, no incluida a nivel de Heathrow Finance.

Con todo esto, la deuda financiera bruta de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 30 de junio de 2021 en 21.062 millones de libras, lo que supone un aumento de 681 millones de libras respecto al ejercicio anterior (20.382 millones de libras a 31 de diciembre de 2020). Este aumento se debe principalmente al efecto de:

- o La posición de liquidez de Heathrow a 30 de junio ascendió a 4.759 millones de libras en recursos de efectivo, así como la deuda no dispuesta y la liquidez de Heathrow Finance plc a 30 de junio de 2021. Dispone de liquidez suficiente para hacer frente a todas las necesidades previstas hasta, al menos, octubre de 2022 en el escenario extremo de ausencia de ingresos, o hasta bien entrado el año 2025 con la previsión de tráfico. Esto incluye los costes operativos previstos y las inversiones de capital, los costes del servicio de la deuda, los vencimientos y los reembolsos de la misma.
- o Amortización y emisión de bonos por importe de -496 millones y 1.386 millones de libras, respectivamente.
- o Decremento de -230 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa (este efecto se ve compensado prácticamente en su totalidad por el impacto de los derivados que tiene contratados la compañía para cubrir estos riesgos).
- o Otros movimientos por 23 millones de euros (intereses devengados no pagados y comisiones, principalmente).

c. Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2021-2020

HAH (100%) MILLONES GBP	junio-21	junio-20	Var. 21/20
Ingresos de explotación	348	713	-364
Gastos de explotación	-376	-611	235
Resultado bruto de explotación	-27	102	-129
Dotaciones a la amortización	-425	-376	-49
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	-453	-274	-178
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0
Resultado de explotación	-453	-274	-178
Resultado financiero	-446	-535	89
Resultado antes de impuestos	-899	-810	-89
Impuesto sobre beneficios	9	31	-22
Resultado operaciones continuadas	-889	-779	-111
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	-889	-779	-111
Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	-238	-222	-16

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

Como se ha comentando en la nota 2, Impacto COVID-19, los tráficos de la 407 ETR se vieron severamente afectados en el primer semestre del año 2021, si bien se está produciendo una recuperación progresiva de los mismos. Teniendo en cuenta que hay una holgura muy significativa entre la valoración y el valor contable de la sociedad, no se ha revisado el test de deterioro a junio.

b. Evolución del Balance de Situación 2021-2020

407 ETR (100%) MILLONES CAD	Jun. 2021	Dic. 2020	Var. 21/20
Activos no corrientes	4.585	4.598	-13
Inmov. en Proj. de infraestructuras	3.998	4.016	-17
Activos financieros no corrientes	527	580	-53
Impuestos diferidos	60	2	58
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	1.114	1.054	60
Deudores y otras cuentas a cobrar	198	173	25
Tesorería y equivalentes	916	881	35
Total activo	5.699	5.652	47
Patrimonio neto	-4.675	-4.703	28
Pasivos no corrientes	10.184	10.154	29
Deuda financiera	9.624	9.603	21
Impuestos diferidos	559	551	8
Pasivos corrientes	191	201	-10
Deuda financiera	121	124	-3
Acreedores y otras cuentas a pagar	70	77	-7
Total pasivo	5.699	5.652	47

c. Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2021-2020.

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los periodos de junio 2021 y junio 2020:

407 ETR (100%) MILL. CAD	junio-21	junio-20	Var. 21/20
Ingresos de explotación	381	417	-36
Gastos de explotación	-71	-85	14
Resultado bruto de explotación	310	332	-22
Dotaciones a la amortización	-48	-49	2
Resultado de explotación	263	283	-20
Resultado financiero	-224	-192	-32
Resultado antes de impuestos	39	91	-52
Impuesto sobre beneficios	-10	-23	13
Resultado neto	28	68	-39
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de CAD)	12	29	-17
Ajuste amortización tras pérdida de control (Millones CAD)	-7	-8	1
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones CAD)	5	21	-16
Resultado ajustado asignable a Ferrovial (43,23% Millones EUR)	4	14	-10

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

c) Detalles de información relativa a AGS

La evolución del tráfico en los aeropuertos de AGS ha ido en línea con lo ocurrido en Heathrow. Los tres aeropuertos se han visto afectados de manera relevante por el impacto del COVID-19 en el negocio aeroportuario. El volumen de pasajeros se ha visto reducido en un 66,7 % respecto a las cifras del año anterior.

La integración de estos resultados negativos ha dejado reducido a cero el valor de la participación tanto a diciembre de 2020 como a junio de 2021. Aunque durante en el mes de junio y fruto del proceso de renegociación de deuda, Ferrovial ha incrementado su aportación en el capital de dicha compañía por importe de 17,5 millones de libras, dicho incremento ha sido íntegramente deteriorado de acuerdo con lo establecido en el párrafo 36 de NIC 28 (“Si la parte que corresponde a una entidad en las pérdidas de una asociada o un negocio conjunto iguala o excede a su participación en esa asociada o ese negocio conjunto, dejará de reconocer la parte que le pudiera corresponder en ulteriores pérdidas”).

Adicionalmente, y tal y como se indica en la nota 8.1.1, la compañía tenía otorgado a diciembre de 2020 un préstamo subordinado por parte de Ferrovial por un nominal de 98 millones de libras con vencimiento en 2025. Los accionistas tenían el compromiso de conceder financiación adicional por un importe, cada uno, de 25 millones de libras, que fueron aportados en los primeros meses de 2021 (ver punto iii. posterior).

El pasado 18 de junio AGS cerró un acuerdo de modificación y extensión del contrato de préstamo (“Facility Agreement”) suscrito en febrero de 2017, por importe de 793 millones de libras (importe dispuesto 757 millones de libras), con un sindicato de bancos. Las principales condiciones de dicho acuerdo son las siguientes:

- El importe del préstamo se reduce al importe dispuesto.
- Se retrasa el vencimiento hasta junio de 2024.

iii. Los accionistas se comprometen a realizar aportaciones de capital y préstamos en proporción a su porcentaje de participación (50%). En el caso de Ferrovial, estos compromisos implican para su 50% una inyección de capital de 17,5 millones de libras y un préstamo de accionistas del mismo importe. Como resultado, el valor total del préstamo otorgado por Ferrovial alcanza los 119 millones de libras: 98 millones de libras iniciales, más los 17,5 millones de libras adicionales resultantes del proceso de la financiación, unido a los intereses devengados del periodo 3,4 millones de libras (ver nota 8.1.1 sobre la recuperabilidad del mismo).

iv. AGS repaga con fecha 18 de junio el préstamo de 50 millones de libras (25 millones para Ferrovial) otorgado en noviembre de 2020 y dispuesto en el primer trimestre de 2021.

v. Un compromiso de inyección adicional de hasta 15 millones de libras (para cada accionista), para hacer frente al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez hasta el vencimiento del préstamo otorgado que se producirá en 2024. Es importante indicar que este es el único compromiso de aportación adicional de capital por parte de Ferrovial.

vi. Se establece un requisito de liquidez mínima con carácter mensual.

vii. Se revisan los tipos de interés, que quedan referenciados a SONIA, más unos márgenes durante el periodo de extensión de la deuda.

viii. Se dispensa el cumplimiento de los covenants financieros a 30 junio 2021, 31 diciembre 2021 y 30 de Junio 2022.

Tras la operación de refinanciación, la sociedad ha reevaluado la recuperabilidad del préstamo de accionistas total otorgado por importe de 119 millones de libras (ver nota 8.1.1), concluyendo que, en base a las proyecciones actualizadas con el acuerdo de refinanciación, es recuperable.

d. Resto de sociedades asociadas

En el Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas de diciembre de 2020 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 2021 destaca la aportación de la División de Autopistas (13 millones de euros).

Además de las variaciones comentadas en relación a HAH, 407 ETR y AGS, la principal variación en el ejercicio se produce en la Autopista I66, como se describe a continuación.

Aunque la inversión en el capital de dicha sociedad a 30 de junio del 2021 es de 186 millones de euros (221 millones de USD), existe un compromiso de inversión adicional de 456 millones de euros en los próximos 2 años.

A 30 de junio de 2021, el principal activo de la autopista corresponde al inmovilizado en proyectos de infraestructuras por 2.197 millones de euros. Desde el punto de vista de los pasivos, destaca la deuda financiera por 1.749 millones de euros.

5.5 Capital circulante

En esta nota se analiza la evolución de los epígrafes del activo relativos a Existencias y Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo, y del pasivo relativos 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 2020).

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

Millones de euros	2020	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2021
Total existencias	697	8	-359	28	374
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	723	10	8	-3	738
Obra ejecutada pendiente de certificar	263	3	0	32	298
Otras cuentas a cobrar	339	1	0	20	360
Total deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	1.326	14	8	48	1.396
Acreedores comerciales	-1.415	-19	7	-20	-1.447
Obra certificada por anticipado	-804	-18	0	86	-735
Anticipos de clientes	-529	-5	235	52	-248
Otras cuentas a pagar a corto plazo	-313	-3	2	-16	-330
Total acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	-3.060	-45	243	102	-2.760
TOTAL	-1.037	-23	-108	178	-990

La variación del capital circulante a junio 2021, excluyendo el impacto por tipo de cambio y los cambios de perímetro, alcanza los 178 millones de euros. Esta variación tiene su origen principalmente en la disminución de la obra certificada por anticipado y los anticipos de clientes en Construcción.

Respecto a los cambios de perímetros, la variación en el año corresponde a la salida de perímetro de BNI, tras la venta en el ejercicio del negocio de inmobiliaria de Budimex (ver nota 1.2).

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 2020 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 2021, el movimiento ha sido el siguiente:

**ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS
INTERMEDIOS JUNIO 2021 FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES
DEPENDIENTES**

(Millones de euros)	Provisiones largo plazo	Provisiones corto plazo	TOTAL
Saldo a 31 de diciembre 2020	446	948	1.394
Impacto cambios de perímetro y otras transferencias	-44	-8	-52
Impacto por diferencias de tipo de cambio	4	15	19
Resto Movimiento en el ejercicio:	22	4	26
Dotaciones/Reversiones con impacto en Resultado Bruto Explotación (Otros gastos de explotación)	24	83	107
Dotaciones/Reversiones con impacto en otras partidas de Resultado	15	0	15
TOTAL Impacto Dotaciones/Reversiones	39	83	122
Aplicaciones con impacto en capital circulante	-13	-79	-92
Resto aplicaciones	-4	0	-4
TOTAL Impacto Aplicaciones	-17	-79	-96
Saldo a 30 de junio de 2021	428	959	1.387

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 (80 millones de euros), principalmente en Polonia.

Respecto a las dotaciones/reversiones con impacto en otras partidas de resultado, por importe de 15 millones de euros, tiene su origen principalmente en la dotación de "Provisiones para reposición CINIF12", 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 -96 millones de euros, sin efecto en resultados; de éstas, las que tienen contrapartida en capital circulante ascienden a -92 millones de euros.

5.7 Impuestos diferidos

El detalle de los movimientos por activos y pasivos diferidos a 30 de junio de 2021 es el siguiente:

Impuestos diferidos (millones euros)	2020	Var.	2021
Activo	604	-15	589
Bases imponibles negativas	127	6	133
Derivados	109	-15	94
Otros activos por impuestos diferidos	368	-5	362
Pasivo	449	-3	446
Derivados	66	-15	51
Otros pasivos por impuestos diferidos	383	12	395

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.

6. Patrimonio neto

Evolución del Patrimonio Neto

Se detallan a continuación los movimientos de Patrimonio Neto para el periodo de seis meses, terminado el 30 de junio de 2021:

2021 (Millones de euros)	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 31.12.2020(**)	3.168	640	3.808
Resultado consolidado del ejercicio	-177	87	-90
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	58	-10	48
Impacto en reservas de planes de prestación definida(*)	23	0	23
Diferencias de conversión	94	9	103
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	175	-1	174
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	0	0	0
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	-2	86	84
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-12	-94	-106
Operaciones de autocartera	-80	0	-80
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA	-92	-94	-186
Ampliaciones y reducciones de capital	0	9	9
Sist. retributivos vinculados a la acción	-10	0	-10
Bono Híbrido	-9	0	-9
Variaciones de perímetro	0	0	0
Otros movimientos	1	-1	0
OTRAS TRANSACCIONES	-18	8	-10
Patrimonio Neto a 30.06.2021	3.055	641	3.696

(*) 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.

(**) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

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

Resultado consolidado del ejercicio: el resultado del ejercicio asciende a -177 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 58 millones de euros en los fondos propios de la sociedad dominante de los cuales, 22,3 millones corresponden a las sociedades por integración global, 31,2 millones a las de puesta en equivalencia y 4,1 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 23 millones de euros, asociados a las sociedades de puesta en equivalencia (HAH).

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 94 millones de euros para la sociedad dominante, principalmente en dólar canadiense (72 millones de euros), libra esterlina (14 millones de euros) y dólar americano (10 millones de euros). 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).

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 9 de abril de 2021. 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 91,95 % de los accionistas optó por recibir acciones de la Sociedad, mientras que el 8,05 % se acogió al compromiso de compra de derechos por parte de la misma.

Como consecuencia, en el primer semestre de 2021, se ha ejecutado una ampliación de capital por un total de 5.615.714 acciones con un valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,1 millones de euros. Asimismo, se han comprado derechos de suscripción gratuita por importe de 12 millones de euros, representando un precio por acción de 0,2 euros.

Programa de recompra: el Consejo de Administración celebrado el 25 de febrero de 2021 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias de hasta un máximo de 22 millones de acciones y por importe máximo de 320 millones de euros, que fue ratificado por acuerdo de la Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 9 de abril de 2021. 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 adquirieran a través del indicado Programa de Recompra.

A lo largo del primer semestre de 2021 se han adquirido 3.332.174 acciones propias a un precio medio de 24,03 euros por acción, representando un desembolso total de 80 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 2021 se han adquirido 345.000 acciones propias en ejecución de diferentes sistemas de retribución. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 7 millones de euros y el resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la sociedad asciende a -10 millones de euros.

La autocartera en poder de la sociedad a 30 de junio de 2021 (3.992.599 acciones) tiene un valor de mercado de 99 millones de euros. A lo largo del ejercicio 2021 se han producido las siguientes variaciones en la partida de acciones propias:

REALIZADA/ OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2020			634.034
Reducción de capital	3.332.174	0	3.332.174
Sistemas retributivos	345.000	-333.812	11.188
Acciones recibidas dividendo flexible	15.203	0	15.203
Saldo a 30.06.2021			3.992.599

Otras transacciones:

Bono Híbrido subordinado: Tal y como se describe en las cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2020, 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 2021. 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 2021 un impacto neto de -9 millones de euros.

En el epígrafe “Otros dividendos socios externos” se recogen los dividendos correspondientes a los socios externos del Grupo Budimex por importe de 47 millones de euros, a la autopista LBJ por importe de 23 millones de euros, a la autopista NTE por importe de 12 millones de euros y a Autema por importe de 12 millones de euros.

Ampliaciones de capital socios externos: Se produce un aumento de fondos propios atribuibles a socios externos por 9 millones de euros en D4R7 Construction S.R.O.

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, la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructuras, junto con otros activos financieros a corto plazo; minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones tanto a corto como a largo plazo). Adicionalmente, se incluye dentro la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Forwards y derivados Cross Currency Swaps (CCS) por importe conjunto de -25 millones de euros que cubren la caja que dispone el Grupo nominada en dólares canadienses, así como la deuda y la caja nominada en dólares americanos. Dicha asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

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 2021.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de la posición neta de tesorería tanto para junio 2021 como para diciembre 2020.

Act. Continuas (Millones de euros)	30/6/2021						
	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y OTROS ACT. FRO CP	FORWARDS /CCS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPUO	TOTAL
Sociedades ex proyectos	-3.361	4.991	-25	1	1.606	-39	1.567
Sociedades proyectos	-5.362	181	0	584	-4.597	39	-4.558
Deuda neta consolidada total	-8.723	5.172	-25	585	-2.991	0	-2.991

Act. Continuas (Millones de euros)	31/12/2020						
	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y OTROS ACT. FRO CP	FORWARDS /CCS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPUO	TOTAL
Sociedades ex proyectos	-4.522	6.335	12	3	1.828	-39	1.789
Sociedades proyectos	-5.240	148	0	650	-4.442	39	-4.403
Deuda neta consolidada total	-9.762	6.483	12	653	-2.614	0	-2.614

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

Act. Discontinuas (Millones de euros)	30/6/2021				31/12/2020			Var.
	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	POSICIÓN NETA EXTERNA	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	POSICIÓN NETA EXTERNA		
Sociedades ex proyectos	-59	350	291	-76	278	202	89	
Sociedades proyectos	-195	88	-107	-205	76	-129	22	
Deuda neta actividades discontinuas	-254	438	184	-281	354	73	111	

La Posición Neta de Tesorería ex proyectos de infraestructura incluyendo las actividades discontinuadas alcanza a 30 de junio de 2021 los 1.859 millones de euros frente a 1.991 millones de euros a diciembre 2020, lo que implica una variación de -132 millones de euros. La Posición Neta de Tesorería de los proyectos de infraestructuras incluyendo las actividades discontinuadas varía -136 millones de euros, pasando de -4.532 millones de euros en diciembre 2020 a -4.667 millones de euros a junio 2021. 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 2021 asciende a 584 millones de euros (683 millones a diciembre 2020) incluyendo tanto largo como corto plazo, destacando:

- El impacto del tipo de cambio supone un impacto de 20 millones de euros (ver Nota 5.1).
- Disminución de la misma por -84 millones de euros, fundamentalmente en la Autopista NTE Segmento 3 por importe de -41 millones de euros, y en la autopista LBJ por -47 millones de euros, como consecuencia del reparto de dividendos efectuado, una vez cumplidos los hitos que permiten su distribución.

En cuanto a la partida de resto de Tesorería y Equivalentes (excluida la caja restringida), se produce un incremento de 31 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.2020	Disposiciones netas	Tipo de cambio	Cambios de perímetro	Junio.2021
Autopistas	4.962	4	127	0	5.093
Servicios	80	-11	0	0	69
Construcción	90	-2	0	0	88
Aeropuertos	54	-1	2	0	55
Resto	54	0	3	0	57
Total Deuda Proyectos Infraestructuras	5.240	-10	132	0	5.362

La deuda de proyectos de infraestructuras aumenta en 122 millones de euros con respecto a diciembre de 2020, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- La apreciación del dólar frente al euro (ver Nota 5.1) ha supuesto un mayor endeudamiento por 127 millones de euros (45 millones de euros en la autopista LBJ; 42 millones de euros NTE Mobility Partners Segments 3; 32 millones de euros en NTE Managed Lanes Mobility Partners; 8 millones de euros I-77).
- En relación a las disposiciones netas (-9 millones de euros), destacar Servicios (-11 millones de euros), principalmente relacionado con el proyecto Autovía de Aragón, 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.2020	AUMENTO/ DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO	INTERESES CAPITALIZADOS/ DEVENGADOS OTROS	JUN.2021
Deuda bancaria/ Bonos Proyectos	5.240	-13	132	0	3	5.362
Posición Deuda Bruta Proyectos	5.240	-13	132	0	3	5.362

A fecha 30 de junio de 2021 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 1.567 millones de euros, lo que implica una variación frente a diciembre 2020 de -221 millones de euros. Incluyendo las actividades discontinuadas, la variación sería de -132 millones de euros, pasando de 1.991 millones de euros en diciembre 2020 a 1.859 millones de euros en junio 2021.

a) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

A 30 de junio de 2021 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por importe de 70 millones de euros (111 millones de euros en diciembre 2020), de los cuales 1 millón de euros corresponde al largo plazo y 69 millones de euros a corto plazo, principalmente en la División de Construcción, por motivos operativos en proyectos en curso en Estados Unidos.

Destaca la fuerte posición de liquidez que presenta el Grupo a junio 2021, que le permite afrontar la situación económica actual con una gran solidez financiera.

(Millones euros)	Dic.2020	Junio 2021	Variación
Caja restringida corto plazo	108	69	-39
Resto tesorería y equivalentes	6.227	4.922	-1.305
Total Tesorería y equivalentes corto plazo	6.335	4.991	-1.344
Caja restringida largo plazo	3	1	-2
Forwards asociados a la caja	14	-28	-42
Total Tesorería y Equivalentes	6.352	4.964	-1.388

Adicionalmente en la división de Servicios se dispone de tesorería y equivalentes por importe de 350 millones de euros y se cuenta con líneas de crédito disponibles por valor de 1.195 millones de euros (incluyendo Servicios).

La suma de los 4.964 millones de euros de tesorería y equivalentes, más la tesorería de Servicios (350 millones de euros) y las líneas de crédito disponibles por 1.195 millones, totalizan una posición de liquidez global ex proyectos por valor de 6.510 millones de euros.

b) Desglose de la deuda del resto de sociedades

(Millones euros)	31/12/2020	Resto variación neta	Tipo de cambio	30/06/2021
Construcción	58	-23	1	36
Corporación y Resto	4.464	-1.146	7	3.325
Total Deuda Ex Proyectos Infraestructuras	4.522	-1.169	8	3.361

La deuda excluyendo los proyectos de infraestructura alcanza los 3.361 millones de euros, lo que supone una disminución de 1.161 millones de euros. La disminución de la deuda se debe fundamentalmente a la reducción del saldo vivo del programa de pagarés (Euro Commercial Paper, "ECPs") formalizado en 2018 y con un saldo a junio de 2021 de 450 millones de euros (1.091 millones de euros en diciembre 2020), así como el vencimiento de bonos corporativos por 500 millones de euros.

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.2020	AUMENTO/ DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO	INTERESES CAPITALIZADOS/DEVENGADOS OTROS	JUNIO 2021	
Deuda bancaria/ Bonos Ex proyectos	4.522	-1.144	8	-1	-24	0	3.361
Posición Deuda Bruta ex proyectos	4.522	-1.144	8	-1	-24	0	3.361

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	30.06.2021	31.12.2020	Var.
Activos financieros no corrientes	825	856	-31
Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas	192	163	29
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	585	654	-69
Resto de activos financieros no corrientes	48	39	9
Derivados financieros a valor razonable (Neto)	-79	48	-127
Derivados financieros a valor razonable (Activo)	377	547	-170
Derivados financieros a valor razonable (Pasivo)	-456	-499	43

8.1. Activos financieros no corrientes

La partida "Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas" recoge fundamentalmente los préstamos concedidos a AGS por importe de 129 millones de euros (100 millones de euros a 31 de diciembre de 2020) netos de la provisión por pérdidas esperadas (10 millones de euros) que incluyen el devengo de intereses del año por importe de 4 millones de euros, (ver Nota 5.4.c). La variación se debe, fundamentalmente, al préstamo otorgado por Ferrofin a AGS durante el ejercicio 2021 por importe de 20 millones de euros (ver Nota 8.1.1.), fruto del acuerdo de refinanciación del préstamo bancario existente. Adicionalmente, se recogen otros préstamos otorgados a sociedades asociadas por importe de 64 millones de euros (64 millones de euros en 2020), 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, la partida "Resto de activos financieros no corrientes" comprende fundamentalmente inversiones en fondos de inversión por importe de 30 millones de euros, siendo la cifra más relevante un saldo de 15 millones invertido en un fondo de inversión denominado Credit Suisse (Lux) Supply Chain Finance Fund que invertía en facturas de proveedores cuyo pago estaba asegurado por compañías de seguros con rating investment grade (de media AA-). Dicho fondo se encuentra actualmente en proceso de liquidación. Se considera que el importe invertido va a ser objeto de recuperación, habiéndose reclasificado a largo plazo los 15 millones mencionados, que es la parte del fondo que se espera recuperar a un plazo mayor de un año. Asimismo en la partida otros activos financieros a corto plazo, se incluyen otros 15 millones de euros que se esperan recuperan en un plazo inferior a un año, siendo por lo tanto la inversión total pendiente de recuperación en dicho fondo de 30 millones de euros. Adicionalmente, también se incluyen otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo, principalmente correspondientes a sociedades de la división de construcción por importe de 10 millones de euros (10 millones de euros a 31 de diciembre de 2020).

8.1.1 Préstamo concedido a AGS

Como se ha indicado en la nota 5.4.c. Ferrovial tiene otorgado un préstamo subordinado a la sociedad AGS por valor de 98 millones de libras (90 millones, incluyendo el importe de la provisión por pérdidas esperadas) cuyos intereses devengados en el año ascienden a 3,4 millones de libras. El otro accionista de la sociedad tiene otorgado un préstamo en las mismas condiciones.

Adicionalmente, en noviembre de 2020 los dos socios de la compañía aprobaron la aportación de deuda subordinada adicional por importe de 50 millones de libras, correspondiéndole a Ferrovial 25 millones, que fueron aportados en el primer trimestre de 2021. Fruto del acuerdo de financiación mencionado en la nota 5.4.c., AGS repagó este préstamo de 25 millones de libras y Ferrovial otorgó otro de 17,5 millones de libras, alcanzando 119 millones de libras el total del préstamo a 30 de junio de 2021.

Dado el impacto que la crisis del COVID-19 está teniendo en la sociedad, se ha realizado un análisis de recuperabilidad de dicho préstamo, considerando las expectativas de evolución futura del activo, la situación de liquidez de la compañía en los próximos doce meses, y la situación de la deuda bancaria tras el acuerdo del contrato de préstamo mencionado:

- Evolución futura del activo: La sociedad es propietaria de los activos y por lo tanto su operación no está sujeta a un periodo concesional. En base a lo anterior se ha elaborado un modelo en el que se considera una recuperación progresiva del tráfico a medida que el proceso de vacunación empieza a ser efectivo; las hipótesis incluidas en ese modelo son coherentes con las previsiones que diferentes fuentes realizan sobre la evolución del tráfico aéreo. Dicho modelo implica una valoración total del activo por encima del valor en libros de los importes actualmente invertidos.
- Liquidez: Los planes de contingencia aplicados durante 2020 y 2021, han permitido que la compañía haya cerrado el semestre con una posición de liquidez positiva. Sus proyecciones muestran que, con los niveles de tráfico estimados, sería capaz de mantener su actividad con la liquidez disponible.
- Situación de la deuda bancaria: Tras el acuerdo de modificación y extensión del préstamo otorgado por un sindicato de bancos, alcanzado el pasado 18 de junio, AGS dispondrá hasta junio de 2024 para su devolución.

En base a los tres factores analizados, se concluye que, con la información actualmente disponible, es probable la recuperación de los importes prestados a la compañía.

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 2020. 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	Notacionales 30/06/2021	Saldo al 30/06/2021	Saldo al 31/12/2020	Var.	Impacto en reservas	Impacto en PyG - VR	Otros impactos en balance o PyG
Derivados de inflación	235	375	489	-115	-61	-47	-7
Cobertura flujos de caja	235	375	489	-115	-61	-47	-7
Derivados tipo interés	1.151	-392	-455	64	74	1	-11
Cobertura flujos de caja	1.151	-392	-460	68	74	1	-7
Cobertura valor razonable	0	0	4	-4	0	0	-4
Cross Currency Swaps	440	-16	-2	-14	0	0	-14
Cobertura flujos de caja	250	-19	-26	7	0	0	7
Cobertura valor razonable	190	3	23	-21	0	0	-21
Derivados tipo de cambio	3.141	-49	19	-68	0	-11	-57
Cobertura valor razonable	192	-4	-5	0	0	0	0
Cobertura inversión neta extranjero	2.705	-36	22	-58	0	-3	-55
Especulativos	244	-8	2	-9	0	-8	-1
Equity Swaps	65	3	-3	6	0	6	0
Especulativos	65	3	-3	6	0	6	0
TOTAL	5.031	-79	48	-127	13	-51	-89

La variación neta de valor razonable de los derivados financieros del Grupo asciende a -127 millones de euros, pasando de una posición de activo de 48 millones de euros a cierre de diciembre de 2020 a una de pasivo de 79 millones de euros a cierre de junio 2021.

Las principales variaciones corresponden a:

- Los derivados de inflación (-115 millones de euros), correspondientes principalmente a la concesionaria Autema (cuyo porcentaje de participación para el Grupo es del 76,276%). Las principales causas de esta variación son las siguientes:
 - Impacto en reservas (-61 millones de euros), principalmente por un aumento en las expectativas de inflación en España.
 - Pico de ineffectividad del ILS que se traslada vía resultado por Valor Razonable de -47 millones de euros.
 - Liquidaciones efectuadas en el ejercicio que han supuesto cobros por importe de 14 millones de euros.
- Los derivados de tipo de interés (64 millones de euros), donde las principales variaciones vienen explicadas fundamentalmente por el aumento en las expectativas de los tipos de interés a futuro. Este hecho es el principal motivo del impacto generado en reservas (74 millones de euros) en su mayor parte en la división de Autopistas.
- Los derivados de tipo de cambio (-68 millones de euros), los cuales fundamentalmente se destinan a cubrir la volatilidad de las inversiones del Grupo en moneda extranjera, cuyos principales impactos han sido causados por la apreciación de las distintas monedas frente al euro, principalmente dólar canadiense (Nota 5.1), por -150 millones de euros. Dicho impacto ha sido compensado parcialmente por las liquidaciones que han supuesto salida de caja (94 millones de euros) y por el impacto en PyG por valor razonable (-11 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 2021 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2021	2020	Var.
Rdo. Bruto de explotación	251	136	115
Dotaciones a la amortización	116	109	7
Rdo. De explotación antes de deterioros	135	27	108

El resultado bruto de explotación asciende a 30 de junio de 2021 a 251 millones de euros (136 millones de euros a 30 de junio de 2020), lo que supone un incremento de 85 % con respecto al ejercicio anterior. Esta mejora se explica principalmente por el impulso del negocio de Construcción, que ha tenido efectos muy positivos en el primer semestre del año (destacando España y Polonia). Además, en la parte de Autopistas, destaca la mejora frente a un 2020 muy afectado por el Covid-19 (Nota 2) por la rápida recuperación de los tráficos a partir del levantamiento de las restricciones en marzo y a pesar de las inclemencias climatológicas en Texas.

El gasto por amortización del año 2021 es de 116 millones de euros, frente a los 109 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.

A 30 de junio de 2021 se ha registrado el resultado asociado a la venta de la participación que el Grupo tenía en Urbs Iudex Et Causidicus, S.A -URBICSA - (22%) por importe de 16,6 millones de euros (Nota 1.2).

A 30 de junio de 2020 (cifras reexpresadas), se registró el deterioro relacionado con el negocio de Waste Treatment en el Reino Unido por importe de 20 millones de euros.

9.3 Resultado financiero

Resultado por financiación

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende a -106 millones de euros (-122 millones de euros a 30 de junio de 2020) y corresponde fundamentalmente al coste de la financiación externa de estas sociedades. La variación del resultado financiero se debe en su mayor parte al menor coste de financiación de las autopistas americanas, principalmente en la autopista LBJ (12 millones de euros).

Por lo que respecta al resto de sociedades, o información ex proyectos, el resultado por financiación alcanza los -22 millones de euros (5 millones de euros a 30 de junio de 2020), correspondientes al coste de la deuda externa por -33 millones de euros (-23 millones de euros a 30 de junio de 2020) y a los ingresos financieros obtenidos de las inversiones financieras realizadas y otros conceptos por 10 millones de euros (28 millones de euros a 30 de junio de 2020). 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 30 de junio de 2021 supone un impacto de -3 millones de euros (gasto de 6 millones de euros a 30 de junio de 2020), clasificado en la columna de ajustes de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias. Dentro de este importe, destacan el impacto positivo de los equity swaps que el grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones, con un impacto en el año de 6 millones de euros (ver Nota 8), derivado de la positiva evolución de la cotización de la acción durante los 6 primeros meses del año. En sentido contrario destacar impacto negativo de -8 millones de euros relacionado con coberturas de riesgo de tipo de cambio, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente dólar canadiense).

Excluyendo el impacto de valor razonable, el resto de resultado financiero de 5 millones de euros (6 millones de euros a 30 de junio de 2020) corresponde fundamentalmente a ingresos por la facturación de fianzas a los proyectos que integran por puesta en equivalencia (7 millones de euros), costes de avales (-14 millones de euros), diferencias de cambio (3 millón de euros), así como intereses de demora (3 millones de euros). La variación respecto al ejercicio anterior se debe fundamentarme a las diferencias de cambio, registrándose este año un impacto positivo de 3 millones de euros frente a -5 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 el resultado por derivados y otros ajustes por valor razonable donde destaca el impacto por el pico de ineffectividad del derivado de inflación (ILS) registrado como valor razonable por -47 millones de euros y asociado al proyecto de Autema.

9.4 Gasto por Impuesto de Sociedades.

El gasto por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2021 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 2021 supone un gasto de 30 millones de euros. No obstante, es necesario tener en cuenta que dentro de este importe se incluyen gasto por regularizaciones de ejercicios anteriores de 5 millones de euros. Excluyendo dicho impacto, el gasto por impuesto de sociedades correspondiente al ejercicio asciende a 25 millones de euros.

Adicionalmente, dentro del resultado antes de impuestos (-268 millones de euros a 30 de junio de 2021) 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.
- Siguiendo un criterio de prudencia contable, se ha decidido no activar bases imponibles negativas, ni créditos fiscales en su totalidad, fundamentalmente en España debido a la falta de certeza sobre su recuperabilidad en el corto plazo.
- Gastos no deducibles de diversas naturalezas, fundamentalmente relacionados con Budimex.
- Límite en la deducibilidad de los gastos financieros para el impuesto de sociedades en la división de Autopistas en Portugal.

Ajustando los efectos principales, el resultado antes de impuestos ascendería a 103 millones de euros. De esta manera, la tasa efectiva tras los mencionados ajustes es de un 24% (25 millones de gasto por impuesto sobre 103 millones de resultado antes de impuestos).

9.5 Resultado de Actividades Discontinuas

División Servicios

Como se comenta en la Nota 1.3, a 30 de junio de 2021, 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".

Tal y como se comenta en la nota 1.3, tras el ejercicio realizado se ha registrado un resultado neto por la actividad de Servicios en la línea de actividades discontinuadas de 93 millones de euros, que es la suma del resultado del periodo excluyendo amortizaciones de aquellos negocio en los que su valor razonable está por encima del valor en libros, 140 millones de euros, y el deterioro de aquellos activos en los que se estima que el valor razonable está por debajo de su valor en libros -47 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:

División Servicios (Millones de euros)	2021.JUN	2020.JUN(*)	VAR.
Cifra de ventas	2.706	3.279	-573
Resultado bruto de explotación	222	145	77
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-92	-130	39
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	130	15	115
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-1	-5	4
Resultado de explotación	129	10	119
Resultado financiero	-19	-33	14
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	9	7	2
Resultado consolidado antes de impuestos	119	-16	136
Impuesto sobre beneficios	-31	-1	-30
Resultado después de impuestos	88	-18	106
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-1	0	-1
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	87	-18	105
Ajustes actividades discontinuadas	52	-4	56
Provisión valor razonable	-46	-23	-23
Resultado operaciones discontinuadas	93	-45	138

(*) Datos reexpresados (ver Nota 3.1)

Los ajustes de las actividades discontinuadas del 2021 lo componen fundamentalmente la eliminación de la amortización de los activos (68 millones de euros).

División Construcción

El pasado 22 de febrero se acordó la venta del negocio inmobiliario del grupo Budimex (B.N.I.). pasando a clasificarse como actividad discontinuada.

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

División Construcción (Millones de euros)	2021.JUN	2020.JUN
Cifra de ventas	56	62
Resultado bruto de explotación	9	13
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	0	0
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	9	13
Deterioros y enajenación de inmovilizado	131	0
Resultado de explotación	140	13
Resultado financiero	0	1
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	0
Resultado consolidado antes de impuestos	140	14
Impuesto sobre beneficios	-25	-3
Resultado después de impuestos	115	11
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	0	0
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	115	11
Resultado operaciones discontinuadas	115	11

Estos resultados de 115 millones de euros, incorporan tanto el resultado hasta la salida de la sociedad del perímetro de consolidación (8 millones de euros), como la plusvalía generada por la operación, de 131 millones de euros en la línea de deterioros y enajenación de inmovilizado (107 millones de euros netos de impuesto y 53 millones neto de minoritarios).

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 2020 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 2021 sobre la situación de dichos pleitos:

a) Litigios SH -130: Autopistas y Construcción

Como se indicaba en las cuentas anuales de 2020, existen dos litigios por reclamaciones presentadas por los socios actuales de la sociedad concesionaria de este proyecto: un pleito ante los tribunales de Texas contra sociedades de Ferrovial, Cintra y Ferrovial Construcción, y un arbitraje ante la CCI contra sociedades de Ferrovial Construcción.

A la fecha de formulación de estas cuentas semestrales, ambos litigios se encuentran suspendidos, habiendo alcanzado demandante y demandadas un principio de acuerdo en el marco de una mediación.

La formalización del acuerdo supondría un gasto adicional de 17,4 millones de dólares que ha sido registrado a junio de 2021. La contribución total de Ferrovial a este acuerdo sería de 42,4 millones de dólares.

b) Otros litigios en relación al negocio de Autopistas

Autopista Terrasa Manresa (Autema)

El 19 de octubre de 2020 se notificó a la Sociedad la inadmisión del recurso de casación por parte del Tribunal Supremo. Con esa decisión del TS la sentencia dictada en el asunto por el TSJC deviene firme y plenamente aplicable.

Tras la no admisión a trámite del recurso de casación la compañía cambió el modelo contable de la concesión, pasando de activo financiero a activo intangible.

Autema presentó recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional, que también fue inadmitido el pasado 15 de junio de 2021.

Autopista M-203

Procedimiento judicial iniciado por la Concesionaria solicitando la compensación por las inversiones realizadas (VPI) y por los daños y perjuicios sufridos 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 22 de octubre de 2020 se notificó a la Sociedad la sentencia estimatoria del recurso contra la inactividad de la Administración en la que se condena a la CAM a que de inmediato dicte el correspondiente acto de liquidación del VPI. El 27 de noviembre de 2020 se declara la firmeza de la sentencia. A partir de esta declaración de firmeza la CAM disponía de dos meses para ejecutar la sentencia y dictar la correspondiente resolución sobre el VPI. Ya transcurrido ese plazo de 2 meses sin que la CAM haya dictado esa resolución, el 3 de febrero de 2021 la Sociedad envió un escrito al TSJM en el que se solicitaba la ejecución forzosa de la sentencia y que se cumpliera con el fallo de ésta sin más dilación.

Como la CAM continua sin cumplir con la sentencia, el 2 de junio de 2021 y posteriormente el 6 de julio de 2021 la Sociedad ha presentado sendos escritos de impulso procesal, con el fin de lograr que la CAM cumpla los términos de la sentencia de octubre de 2020.

En base a la resolución del contrato de concesión, el valor neto contable del activo por 79 millones de euros que a 30 de junio de 2021 se encuentra clasificado como deudores, incluye 60 millones de euros relacionados con la compensación de la inversión realizada por la sociedad comentada anteriormente, así como 13 millones de IVA y 6 millones de intereses. Se encuentran provisionados 4 millones de euros ante la posibilidad de la no recuperación de parte de los mismos.

Autopista Radial R4

En relación con la Radial 4, en junio de 2013 un grupo de entidades financieras del sindicato bancario de la financiación del Proyecto iniciaron un procedimiento judicial ante el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid contra los accionistas de la Sociedad, esto es, Cintra Infraestructuras SE y Sacyr Concesiones, S.L., que habían garantizado la aportación de un capital contingente en determinadas circunstancias.

En dicho pleito se reclamaba la ejecución de la garantía prestada por los accionistas por un supuesto incumplimiento de determinadas ratios. Se trata de una garantía corporativa de 23 millones de euros, ascendiendo la parte de Cintra a 14,95 millones de euros.

En la actualidad, la sociedad tiene totalmente provisionados tanto los 14,95 millones de euros de las garantías otorgadas como los intereses de demora (4,43 millones de euros) desde el inicio del proceso judicial. No se han producido cambios en el primer semestre del ejercicio 2021 en relación con este litigio.

c) Otros litigios en relación al negocio de Construcción:

Negocio de construcción España:

En 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) abrió un expediente sancionador a Ferrovial Construcción S.A. y otras empresas constructoras por supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia.

La Dirección de Competencia (DC) notificó en marzo de 2020 propuesta de sanción por importe de 48 millones de euros y en julio del mismo año, la Sala de Competencia de la CNMC declaró caducado el expediente y ordenó la incoación de otro expediente por los mismos hechos.

En abril de 2021 se recibió la nueva relación de imputaciones elaborada por la DC con las conclusiones de la investigación y el detalle de los hechos que podrían constituir una infracción al reglamento de competencia. En mayo de 2021, se presentó un escrito de alegatos de la defensa, alegando que las infracciones señaladas por la DC no se habían producido. En junio, se ha notificado la propuesta de sanción, que no pone fin al procedimiento sancionador, siendo el Consejo de la CNMC el órgano competente para resolver con carácter definitivo dicho procedimiento, quien, por otro lado, hará pública su decisión.

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

d) 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.

Con respecto a este litigio, no se habían producido novedades desde el 19 de septiembre de 2019, donde 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 13 de abril de 2021 la Audiencia Nacional dictó sentencia por la cual estimaba el recurso de protección de derechos fundamentales y anulaba la resolución de CNMC de 18 de abril de 2018 por la que se acordaba incoar el procedimiento sancionador. La sentencia es susceptible del recurso de casación y el 27 de mayo de 2021 se ha notificado el escrito de CNMC de preparación de dicho recurso de casación.

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 julio de 2019 la CNMC incoó expediente sancionador contra Ferroser Infraestructuras, S.A. y contra su matriz Ferrovial S.A., así como contra otras empresas del sector, por supuestas prácticas anticompetitivas en licitaciones para la prestación de los servicios de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, convocadas por el Ministerio de Fomento.

Tras un proceso de tramitación, el 31 de diciembre de 2020, la CNMC notificó el Pliego de Concreción de Hechos, incluyendo también a Ferrovial Servicios S.A.U., pero sin hacer propuesta de sanción ni cuantificar una posible multa. Se presentaron las correspondientes alegaciones en febrero de 2021. La Dirección de la Competencia (DC) de la CNMC emitió el 28 de abril de 2021 una propuesta de Resolución, que no pone fin al procedimiento sancionador, siendo el Consejo de la CNMC el órgano competente para resolver con carácter definitivo dicho procedimiento, quien, por otro lado, hará pública su decisión. Con fecha 13 de julio de 2021, la CNMC ha notificado un acuerdo de recalificación en el que determina, entre otras cosas, que Ferrovial Servicios, S.A.U. no debe ser considerada autora de los hechos objeto del procedimiento. Dicho acuerdo establece un nuevo plazo para la presentación de alegaciones, por lo que el procedimiento sigue en tramitación.

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 2021 en relación a este litigio.

Respecto al negocio de Servicios en Reino Unido:

Ciberataque a Amey

El 16 de diciembre de 2020 Amey advirtió que había sido objeto de un ciberataque y, posteriormente, supo que el ataque había provocado el robo de datos y el cifrado de sistemas. Los atacantes exigieron un rescate que fue rechazado y procedieron a publicar información de Amey en la web oscura. Algunos de sus ordenadores, servidores, sistemas y archivos se vieron impactados. Otros sistemas (incluido SAP) no se vieron afectados, pero se desactivaron como medida de precaución. Los sistemas de Ferrovial no se vieron afectados.

De forma inmediata se estableció un plan de acción para mitigar las consecuencias, con cuatro líneas de acción: investigar, preservar, recuperar y restaurar. La empresa cuenta con pólizas de seguros que cubren este tipo de riesgos.

Tras el análisis realizado, Amey concluyó que el ciberataque no tuvo un impacto material en su información financiera de 2020 y que no existe un pasivo significativo que requiera el reconocimiento de una provisión de riesgos por este motivo. A la fecha de emisión de estos Estados Financieros, no ha habido deducciones contractuales significativas impuestas a Amey como consecuencia directa del ciberataque. La sociedad no tiene conocimiento de ninguna reclamación distinta de las derivadas de los mecanismos contractuales habituales. The "Information Commissioner's Office" ha confirmado que no es necesario tomar medidas reglamentarias.

Demanda de WBHO

EL 22 de diciembre de 2020, WBHO, subcontratista de Amey Consulting Australia Pty Limited, demandó judicialmente a la sociedad en la Corte Suprema de Nueva Gales del Sur. En dicha demanda no se incluye un importe específico sino que se limita a solicitar i) daños y perjuicios, ii) daños relacionados con supuestas conductas engañosas o defectuosas en virtud de la Ley Australiana del Consumidor durante la fase de licitación, iii) una indemnización por supuestos incumplimientos del contrato y costes adicionales incurridos por WBHO provenientes de otros dos subcontratistas, iv) intereses y v) costes. La base de la reclamación del tercer apartado es que Amey no habría cumplido con los hitos de finalización del diseño, el proyecto se prolongó y WBHO incurrió en costes de construcción no contemplados en la fecha del contrato.

La demanda judicial carece de detalles. Amey presentó varias solicitudes al tribunal requiriendo, entre otras cosas, un mayor detalle de la demanda, si bien, también se ha notificado esta reclamación a las compañías de seguros.

10.2. Garantías

a) Avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

A 30 de junio de 2021, las sociedades del Grupo tenían prestados avales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras por un total de 6.365 millones de euros (6.728 millones de euros en diciembre de 2020), desglosados en: i) 3.334 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras (3.403 millones de euros en diciembre de 2020), ii) 3.030 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y compañías de seguros (3.325 millones de euros en diciembre de 2020). 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, 610 millones de euros (756 millones a 31 de diciembre de 2020) garantizan inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras (ver Nota 10.3).

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 2021 y su variación con respecto a diciembre de 2020:

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

El importe de estas garantías asciende a 124 millones de euros a 30 de junio de 2021 (126 millones de euros a 31 de diciembre de 2020).

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgados avales por 14 millones de euros en relación al proyecto Centella (líneas de transmisión en Chile) para cubrir la consecución de diferentes hitos y el pago de posibles multas durante el periodo de ejecución inicial.

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 5 millones de euros al porcentaje de participación del Grupo Ferrovial (48 millones de euros a 31 de diciembre de 2020). La reducción tan relevante en el importe de dichas garantías se debe a que a finales del año 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de URBICSA, siendo 42 millones de euros la garantía asociada a dicho proyecto a 31 de diciembre de 2020. Adicionales a estas garantías, existen avales otorgados por terceros por 5 millones de euros para posibles sobrecostos en los proyectos de I66 y Ausol.

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía de 19 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 30 de junio de 2021 (ver nota 10.1 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 296 millones de euros a 30 de junio de 2021 (303 millones de euros a 31 de diciembre de 2020). 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 741 millones de euros (851 millones de euros en diciembre de 2020) y de compromisos para adquisiciones de inmovilizado material y compra de empresas son de 94 millones de euros (116 millones de euros en diciembre de 2020). De los 741 millones de euros de compromisos de inversión en proyectos de infraestructuras, la división de autopistas incluye 456 millones de euros en relación al proyecto de la I-66 (590 millones de euros en diciembre de 2020). Señalar que parte de dichos compromisos están garantizados con avales otorgados por terceros por 610 millones de euros (ver Nota 10.2).

Adicionalmente y derivado del acuerdo de refinanciación de AGS, comentado en la nota 5.4.c.v, Ferrovial tiene un compromiso de inyección en favor de AGS de hasta 15 millones de libras (50% equity - 50% deuda) sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez hasta el vencimiento del préstamo otorgado que se producirá en 2024.

b) Compromisos medioambientales

No se han producido variaciones con respecto a lo informado en las Cuentas Anuales del ejercicio 2020 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 2021 y 2020 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	30/6/2021			VAR. 21/20
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	- %
Alta dirección	14	1	15	7 %
Ejecutivos	103	12	115	(10 %)
Gerentes/Profesionales/ Supervisores	6.245	2.453	8.698	(3 %)
Administrativos/Soporte	520	567	1.087	(7 %)
Operarios	9.112	332	9.444	9 %
Total	15.996	3.365	19.361	2 %

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	30/6/2020		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	13	1	14
Ejecutivos	117	11	128
Gerentes/Profesionales/Supervisores	5.226	3.766	8.992
Administrativos/Soporte	563	605	1.168
Operarios	8.358	284	8.642
Total	14.279	4.667	18.946

El aumento de la plantilla respecto a 30 de junio de 2020 de 2 % ha sido de 415 trabajadores.

ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA	30/6/2021			VAR. 21/20
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	0	0	0	– %
Alta dirección	0	0	0	– %
Ejecutivos	23	5	28	87 %
Gerentes/Profesionales/Supervisores	7.274	2.204	9.478	23 %
Administrativos/Soporte	171	640	811	(5 %)
Operarios	29.429	19.698	49.127	3 %
Total	36.897	22.547	59.444	5 %

ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA	30/6/2020		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	0	0	0
Alta dirección	0	0	0
Ejecutivos	10	5	15
Gerentes/Profesionales/Supervisores	7.109	599	7.708
Administrativos/Soporte	176	681	857
Operarios	29.320	18.503	47.823
Total	36.615	19.788	56.403

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

NEGOCIO	30/6/2021			VAR. 21/20
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.718	2.915	17.633	3 %
Autopistas	309	142	451	(10 %)
Aeropuertos	24	10	34	(29 %)
Servicios	491	70	561	4 %
Resto	234	184	418	(5 %)
Total Act. Continuas	15.776	3.321	19.097	3 %
Total Act. Discontinuas	36.995	22.398	59.393	(18 %)
Total	52.771	25.719	78.489	(14) %

NEGOCIO	30/6/2020		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	14.279	2.803	17.082
Autopistas	334	167	501
Aeropuertos	32	16	48
Servicios	475	63	538
Resto	265	174	439
Total Act. Continuas	15.384	3.223	18.608
Total Act. Discontinuas	47.427	24.938	72.365
Total	62.812	28.161	90.973

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.

El COVID-19 ha seguido impactando de forma muy significativa en las actividades de Autopistas y Aeropuertos en el primer semestre del ejercicio 2021, aunque se espera una significativa recuperación en el segundo semestre del ejercicio (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 2021 y 2020 (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:

i. 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.

ii. 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.

**ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS
INTERMEDIOS JUNIO 2021 FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES
DEPENDIENTES**

miles de euros	30/6/2021				30/6/2020			
	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo Balance 30/06/2021	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Total gastos e ingresos	Saldo Balance 30/06/2020
GASTOS E INGRESOS:								
Gastos financieros	0	55	55		0	0	0	0
Recepción de servicios	51	1.283	1.334	-28	0	6.481	6.481	-353
GASTOS	51	1.338	1.389	-28	0	6.481	6.481	-353
Ingresos financieros	0	0	0		0	0	0	0
Prestación de servicios		161	161	77	0	189	189	94
INGRESOS	0	161	161	77	0	189	189	94

miles de euros	30/6/2021			30/6/2020		
	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Saldo Balance 30/06/2021	a) Operaciones con Ferrovial, S.A.	b) Operaciones con filiales	Saldo Balance 30/06/2020
OTRAS TRANSACCIONES:						
Acuerdos de financiación préstamos y aportaciones de capital (prestatario)		16.980	104.220	121.200	0	0
Garantías y avales recibidos		17.760	78.750	96.510	0	0
Liquidaciones derivados		0	-624	0	0	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 2020, 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 2021, el área de construcción de Ferrovial ha reconocido como ventas por dichas obras un importe de 511.383 miles de euros (a 30 de junio de 2020, 310.716 miles de euros), de los que 408 millones de euros corresponden a sociedades integradas por puesta en equivalencia, principalmente a autopista I-66.

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 2021, de 494 miles de euros, de los que -6 millones de euros corresponden a sociedades integradas por puesta en equivalencia, principalmente a autopista I-66. A 30 de junio de 2020 supuso 1.236 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, entendiendo 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):

Concepto retributivo	Importe (miles euros)	
ADMINISTRADORES:	30/6/2021	30/6/2020
Retribución fija	1.300	1.133
Retribución variable	2.430	1.858
Retribución estatutaria:	0	0
Asignación Fija	210	190
Dietas	339	481
Operaciones sobre acciones y/u otros instrumentos financieros	490	1.602
TOTAL	4.768	5.264
ALTA DIRECCIÓN:	30/6/2021	30/6/2020
Total remuneraciones recibidas por la Alta Dirección	13.920	12.882

El aumento en la asignación fija de los Consejeros en su condición de tales obedece a la reducción del 20% aprobada por el Consejo de Administración desde el 7 de abril hasta el 31 de julio de 2020 con motivo de la COVID-19. La disminución en el importe de las dietas de los Consejeros es debida a la celebración de un menor número de reuniones y la reducción en el número de miembros de algunas de sus Comisiones. En el caso de los Consejeros ejecutivos, el incremento de la retribución fija es un efecto combinado de la reducción ya indicada por la COVID-19 en 2020 y el incremento de la retribución 2021 del Consejero Delegado de acuerdo con la Política Retributiva aprobada por la Junta General de Accionistas. La disminución en los Incentivos a largo plazo se debe al menor grado de consecución de los ratios fijados. La remuneración de la alta dirección se incrementa respecto al primer semestre de 2020 por las cantidades abonadas por desvinculación de dos de sus miembros, sin impacto significativo 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.

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 2021 han ascendido a 2.169 miles de euros.

En las Notas 6.6 y 6.7 de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2020 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

Dentro del proceso de desinversión del negocio de Servicios, Ferrovial ha llegado a un acuerdo con PreZero (compañía del Grupo Schwarz) para la venta de la actividad de Medio Ambiente en España y Portugal. La transacción, que incluye el traspaso de los negocios de medio ambiente y recogida, tratamiento y reciclaje de residuos, alcanza un valor de empresa (enterprise value) de 1.133 millones de euros, que incluye capital y ajustes de deuda o asimilables; y un valor de las acciones implícito (equity value), en base al balance de 31 de diciembre de 2020, de 950 millones de euros.

Como es habitual en este tipo de transacciones, el cierre de la operación está sujeto a la aprobación de la misma por parte de las autoridades de competencia y el precio final se ajustará en función de la deuda neta y de la evolución del capital circulante de la compañía a la fecha de cierre de la transacción (Completion Accounts). Se espera que la transacción se complete durante la segunda mitad de 2021.

La plusvalía después de impuestos estimada, en base al valor en libros de este negocio a 31 de diciembre de 2020, es de aproximadamente 317 millones de euros. De esta plusvalía, 70 millones ya está recogida en los resultados del primer semestre en la medida que se han integrado, dentro de la línea de actividades discontinuadas, los resultados generados en ese periodo (sin incluir amortización conforme a NIIF 5).

16. Anexos

Anexo I. Información por segmentos

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 30 de junio de 2021.

(Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO DE SEGMENTOS	AJUSTES ACT. DISCONTI.	AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	2.710	236	4	2.706	75	-2.690	-77	2.965
Otros ingresos de explotación	0	0	0	6	0	-6	0	0
Total ingresos de explotación	2.710	236	4	2.712	75	-2.695	-77	2.965
Consumos	466	1	0	149	15	-149	0	482
Otros gastos de explotación	1.637	51	11	1.284	43	-1.283	-77	1.665
Gastos de personal	495	23	3	1.057	44	-1.056	0	567
Total gastos de explotación	2.599	75	13	2.490	102	-2.488	-77	2.714
Resultado bruto de explotación	112	161	-9	222	-27	-207	0	251
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	46	57	1	92	4	-83	0	116
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	66	105	-10	130	-31	-125	0	135
Deterioros y enajenación de inmovilizado	17	0	0	-1	0	1	0	17
Resultado de explotación	83	105	-10	129	-31	-124	0	152
Resultado financiero financiación	-4	-95	-1	-6	-3	3	0	-106
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-49	0	-1	0	1	0	-49
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-4	-144	-1	-7	-3	4	0	-155
Resultado financiero financiación	1	4	0	-1	-29	2	1	-22
Resultado derivados y otros resultados financieros	-9	0	1	-10	12	10	-1	2
Resultado financiero resto de sociedades ex-proyectos	-8	4	1	-11	-18	12	0	-20
Resultado financiero	-12	-140	-1	-19	-21	17	0	-175
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	13	-255	9	-3	-9	0	-245
Resultado consolidado antes de impuestos	71	-22	-266	119	-54	-116	0	-268
Impuesto sobre beneficios	-21	0	0	-31	-8	31	0	-30
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	49	-22	-267	88	-62	-85	0	-298
Resultado neto operaciones discontinuadas	115	0	0	0	0	93	0	208
Resultado consolidado del ejercicio	164	-22	-267	88	-62	8	0	-90
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-79	-7	0	-1	0	0	0	-87
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	85	-30	-267	87	-61	8	0	-177

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 30 de junio de 2020 (*)

(Millones de euros)	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO DE SEGMENTOS	AJUSTES ACT. DISCONTI.	AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	2.619	227	4	3.279	105	-3.235	-62	2.937
Otros ingresos de explotación	1	0	0	1	0	-1	0	1
Total ingresos de explotación	2.620	227	4	3.280	105	-3.236	-62	2.938
Consumos	444	1	0	223	12	-218	0	462
Otros gastos de explotación	1.670	45	9	1.446	97	-1.438	-62	1.767
Gastos de personal	479	29	4	1.464	43	-1.445	0	574
Total gastos de explotación	2.592	75	13	3.133	153	-3.101	-62	2.803
Resultado bruto de explotación	28	152	-8	146	-48	-135	0	136
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	47	42	1	130	11	-121	0	109
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	-19	110	-10	16	-58	-13	0	27
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0	-5	-20	5	0	-20
Resultado de explotación	-19	110	-10	12	-78	-9	0	7
Resultado financiero financiación	-4	-111	-1	-7	-2	4	0	-121
Resultado derivados y otros resultados financieros	-1	-10	0	-1	0	1	1	-10
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-5	-121	-2	-8	-2	5	1	-132
Resultado financiero financiación	11	15	0	-9	-22	10	0	5
Resultado derivados y otros resultados financieros	-7	10	4	-15	-6	16	-1	0
Resultado financiero resto de sociedades	3	25	4	-25	-27	26	-1	5
Resultado financiero	-2	-95	2	-33	-29	31	0	-127
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	27	-253	7	0	-7	0	-226
Resultado consolidado antes de impuestos	-21	42	-261	-15	-108	16	0	-346
Impuesto sobre beneficios	-9	-28	2	-2	39	2	0	3
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	-30	14	-259	-16	-69	17	0	-343
Resultado neto operaciones discontinuadas	11	0	0	0	-1	-44	0	-34
Resultado consolidado del ejercicio	-19	14	-259	-16	-70	-27	0	-377
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	-17	-69	-27	0	-384

(*) Cifras reexpresadas

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 2020 y los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2021.

b) Información Financiera Seleccionada Intermedia

b.1. Balance de Situación a 30 de Junio de 2021 y 31 de Diciembre de 2020

ACTIVO (Millones de euros)	30/6/2021	31/12/2020
ACTIVO NO CORRIENTE	8.737	8.336
Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas a largo plazo	8.600	8.200
Instrumentos de patrimonio	8.600	8.200
Otros activos no corrientes	1	1
Derivados a largo plazo	3	0
Activos por Impuestos Diferidos	133	135
ACTIVO CORRIENTE	322	1.101
Activos financieros mantenidos para la venta	4	4
Deudores	112	135
Clientes	0	0
Deudores empresas del Grupo y Asociadas	31	50
Activos por Impuesto corriente	29	36
Administraciones públicas	52	49
Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas a corto plazo	94	311
Periodificaciones a corto plazo	3	1
Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes	109	650
TOTAL ACTIVO	9.059	9.437

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

PASIVO (Millones de euros)	30/6/2021	31/12/2020
PATRIMONIO NETO	4.321	4.437
Fondos Propios	4.311	4.434
Capital	148	147
Prima de emisión y de fusión	567	647
Reservas	3.707	3.630
Reserva legal	30	30
Reservas sujetas pero exentas art. 21 y 22 del TRLIS	2.342	2.355
Otras Reservas	1.335	1.245
Acciones y participaciones en patrimonio propias	-93	-13
Resultado de ejercicios anteriores	4	0
Resultado del ejercicio	-22	23
Ajustes por cambios de valor	10	3
PASIVO NO CORRIENTE	3.072	3.324
Provisiones a largo plazo	168	166
Deudas a largo plazo	97	356
Deudas con entidades de crédito	62	284
Derivados	35	72
Deudas con Empresas del Grupo y Asociadas a largo plazo	2.778	2.773
Pasivos por Impuestos Diferidos	29	29
PASIVO CORRIENTE	1.666	1.676
Provisiones a corto plazo	1	1
Deudas a corto plazo	698	1.091
Obligaciones y bonos	450	1.091
Deudas con entidades de crédito y Otros pasivos financieros	229	0
Derivados	19	0
Deudas con Empresas del grupo y asociadas corto plazo	936	548
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	31	36
Periodificaciones a corto plazo	0	0
TOTAL PASIVO	9.059	9.437

b.2. Cuentas de Pérdidas y Ganancias para los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2021 y 30 de Junio de 2020

Millones de euros	30/6/2021	30/6/2020
Importe neto de la cifra de negocios (Nota b.5.i)	17	26
Dividendos recibidos de filiales	1	1
Prestaciones de servicios	13	20
Otros rendimientos recibidos de filiales	3	4
Gastos de personal (Nota b.5.ii)	-13	-16
Otros gastos de explotación	-7	-57
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-3	-47
Ingresos Financieros	1	4
Gastos Financieros	-31	-32
Variación Valor Razonable instrumentos financieros	6	11
Diferencias de cambio	0	1
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	0	0
RESULTADO FINANCIERO	-24	-16
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	-27	-64
Impuesto sobre sociedades	5	16
RESULTADO DEL EJERCICIO	-22	-47

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS JUNIO 2021

FERROVIAL S.A Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

b.3. Estado de cambios en el Patrimonio Neto correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2021 y 30 de Junio de 2020

b.3.i) Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2021 y 30 de Junio de 2020

(Millones de euros)	2021	2020
Total resultado pérdidas y ganancias del ejercicio	-22	-47
Ingresos y gastos imputados contra patrimonio neto	6	0
Por cobertura de flujos de efectivo	9	0
Efecto impositivo	-2	0
Transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias	0	0
Por cobertura de flujos de efectivo	0	0
Efecto impositivo	0	0
Total Ingresos y gastos reconocidos	-16	-47

b.3.ii) Estado total de cambios en el Patrimonio Neto correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2021 y 30 de Junio de 2020

(Miles de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA EMISIÓN/FUSION	RESERVAS	ACCIONES PROPIAS	RESULTADO DEL EJERCICIO	AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR	TOTAL
Saldo 01/01/2021	147	647	3.630	-13	23	3	4.437
Total ingresos y gastos reconocidos			0		-22	6	-16
Retribución al accionista	1	-80	67	-80	0	0	-92
Acuerdo dividendo flexible	1		-13				-12
Operaciones acciones propias		-80	80	-80			-80
Otras transacciones	0	0	13	0	-23	0	-10
Distribución de Resultado			23		-23		0
Sist. retributivos vinculados a la acción			-10				-10
Saldo 30/06/2021	148	567	3.711	-93	-22	9	4.321

(Miles de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA EMISIÓN/FUSION	RESERVAS	ACCIONES PROPIAS	RESULTADO DEL EJERCICIO	AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR	TOTAL
Saldo 01/01/2020	147	995	3.036	-75	672	0	4.775
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	-47	0	-47
Retribución al accionista	1	-169	74	-74	0	0	-168
Acuerdo dividendo flexible	1	-95	0	0	0	0	-93
Operaciones acciones propias	0	-74	74	-74	0	0	-74
Otras transacciones	0	0	656	0	-672	0	-16
Distribución de Resultado	0	0	672	0	-672	0	0
Sist. retributivos vinculados a la acción	0	0	-16	0	0	0	-16
Saldo 30/06/2020	148	826	3.767	-149	-47	0	4.545

b.4. Estado de flujos de efectivo correspondiente a los periodos de seis meses terminados el 30 de Junio de 2021 y 30 de Junio de 2020

(Millones de euros)	2021	2020
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	-36	-45
Resultado antes de impuestos	-27	-64
Ajustes del resultado:	21	53
Amortización del inmovilizado/provisiones	0	0
Otros ajustes del resultado (netos)	21	53
Cambios en el capital corriente	-2	-10
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación:	-28	-24
Pagos de intereses	-41	-30
Cobros de intereses	1	1
Cobros/(pagos) por impuesto sobre beneficios y consolidación fiscal	12	5
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	-400	41
Pagos por inversiones:	-400	0
Empresas del grupo, asociadas y unidades de negocio	-400	0
Otros activos financieros	0	0
Cobros por desinversiones:	0	41
Empresas del grupo, asociadas y unidades de negocio	0	41
Otros activos financieros	0	0
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	-106	930
Cobros y (pagos) por instrumentos de pasivo financiero:	-15	1.078
Variación cuentas de financiación empresas del Grupo	625	-52
Emisión, devolución y amortización	-641	1.130
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	-92	-168
Dividendo flexible	-12	-93
Compra de autocartera	-80	-75
Cobros y (pagos) por instrumentos de patrimonio:	1	20
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	0	-4
Aumento / (disminución) neto de efectivo y equivalentes	-541	922
Efectivo y equivalentes al inicio del periodo	650	77
Efectivo y equivalentes al final del periodo	109	999

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)	30/06/2021	30/06/2020
Mercado Interior	16	23
Zona Euro	1	2
Zona no Euro	0	1
TOTAL	17	26

b.5.ii) Personal

La plantilla media de la sociedad en los periodos terminados el 30 de junio de 2021 y 30 de junio de 2020 es la siguiente:

	30/06/2021	30/06/2020
Hombres	47	48
Mujeres	28	28
TOTAL	75	76

APROBACIÓN DEL CONSEJO

Las páginas que anteceden comprenden las cuentas semestrales resumidas consolidadas de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al primer semestre del ejercicio 2021, que han sido aprobadas por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 27 de julio de 2021, 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 norma cuarta.2 de la Circular 3/2018 de la CNMV), y que los administradores asistentes presencialmente a la reunión firman a continuación.

<hr/> D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo Presidente	<hr/> D. Óscar Fanjul Martín Vicepresidente
<hr/> D. Ignacio Madridejos Fernández Consejero Delegado	<hr/> Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo Consejera
<hr/> D. José Fernando Sánchez-Junco Mans Consejero	<hr/> D. Philip Bowman Consejero
<hr/> Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen Consejera	<hr/> D. Bruno Di Leo Consejero
<hr/> D. Juan Hoyos Martínez de Irujo Consejero	<hr/> D. Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz Consejero
<hr/> Dña. Hidelgard Wortmann Consejera	<hr/> Dña. Alicia Reyes Revuelta Consejera

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que los Consejeros Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo y D. Philip Bowman no estamparon sus firmas en este documento porque asistieron a la reunión del Consejo de Administración de 27 de julio de 2021 a distancia por medios técnicos. Dichos Consejeros han votado a favor de la aprobación de las cuentas semestrales resumidas consolidadas de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes correspondientes al primer semestre del ejercicio 2021.

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 Consolidado
correspondientes al periodo de seis meses terminado
el 30 de junio de 2021

INFORME DE REVISIÓN LIMITADA SOBRE ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS RESUMIDOS INTERMEDIOS

A los accionistas de FERROVIAL, S.A. por encargo de la Dirección:

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 2021, 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 2021 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 consolidados resumidos intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020. 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 2021 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 consolidados resumidos intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021. 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 la Dirección 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.

Este informe se corresponde con el
sello distintivo nº 01/21/18694
emitido por el Instituto de Censores
Jurados de Cuentas de España

ERNST & YOUNG, S.L.



Francisco Rahola Carral

27 de julio de 2021