

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Informe de Gestión Intermedio

Resultados enero - septiembre 2021

28 octubre 2021

ferrovial

For a world on the move

AVISO LEGAL

La información financiera de 9M 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 – septiembre 2021

Fuerte crecimiento del tráfico en las Managed Lanes de EE.UU., 407 ETR muestra una recuperación constante del tráfico con las restricciones de movilidad sin modificar desde mediados de julio, los aeropuertos continúan afectados por las restricciones y las actividades de Construcción y Servicios presentan una sólida evolución en 9M 2021.

- **NTE y NTE35W mostraron una sólida recuperación después del aumento de los contagios de COVID-19 durante el verano.** En septiembre, el tráfico en NTE 35W y NTE estuvo por encima de los niveles de septiembre de 2019 (+11% y +8% respectivamente), mientras que LBJ continúa mejorando aunque todavía permanece por debajo (-22% vs. 2019). Las tarifas más altas y una mayor proporción de vehículos pesados favorecieron una evolución aún más sólida en las ventas y el ingreso medio por transacción en todas las Managed Lanes en 9M 2021: NTE 35W +15%, NTE +12% y LBJ +6% vs. 9M 2020. Durante 9M 2021, Ferrovial recibió 49 millones de euros en dividendos de NTE y LBJ.
- **El tráfico en 407 ETR mejoró en el 3T 2021 pese a que la Provincia de Ontario permanece en la tercera fase de reapertura desde mediados de julio (tráfico mensual en septiembre 2021: -21,5% vs 2019).** La mayor proporción de vehículos pesados y las mayores tarifas (los precios aumentaron en febrero 2020) han tenido un impacto positivo en los ingresos por trayecto (+5,0% vs 9M 2020). **En la reunión del Consejo de octubre, se aprobaron dividendos por valor de 300 millones de dólares canadienses para 4T 2021.** En 9M 2021, 407 ETR no distribuyó dividendos (562,5 millones de dólares canadienses en 9M 2020, 159 millones de euros para Ferrovial).
- **La recuperación del tráfico de pasajeros comienza a medida que disminuyen las restricciones de viaje:** Heathrow -46,4% y AGS -30,8% en 9M 2021. La CAA (Autoridad de Aviación Civil) aprobó en abril un ajuste 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. En octubre de 2021, la CAA publicó su propuesta inicial para H7, donde incluía la conclusión sobre el ajuste del RAB propuesto por Heathrow, indicando que no es apropiado ningún ajuste adicional del RAB. En agosto, Heathrow consiguió que sus acreedores aprobaran una dispensa del covenant ICR de Heathrow Finance para el ejercicio 2021.
- **Evolución sólida en Construcción:** Margen RE del 2,4% frente al 0,6% del 9M 2020 (que incluía -45 millones de euros de impacto por el COVID-19). **Evolución especialmente positiva de Budimex (7,2% 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 6,0% (4,4% en 9M 2020).
 - **Activos no estratégicos de Construcción vendidos a 9M 2021** (528 millones de euros de desinversiones), incluyendo Budimex Real Estate (330 millones de euros tras costes de transacción), URBICSA (17 millones de euros), Figueras (42 millones de euros), Nalanda (17 millones de euros) y SCC, Reciclado de áridos de Webber (140 millones de dólares).
- **La división de Servicios registró una evolución operativa muy positiva, con mayor actividad principalmente en Reino Unido y España, junto con un aumento continuado de la rentabilidad (8,0% de margen RBE),** donde destaca España que alcanzó un margen RBE de 12,5% en 9M 2021, por encima de los niveles de 9M 2019 (11,5%) y Amey (5,0% en 9M 2021).

Sólida situación financiera: altos niveles de liquidez alcanzando los 6.423 millones de euros y 1.830 millones de euros de posición neta de caja ex-infraestructuras.

Inversiones:

- **Mayor exposición a I-66:** Ferrovial acordó la adquisición de un 5,704% adicional, incrementando su participación hasta el 55,704%.
- Ferrovial ha presentado una oferta para la **posible adquisición de un máximo del 24,90% del capital de IRB** (sociedad cotizada india)
- **Recompra de acciones adicional hasta 200 millones de euros,** aprobada por el Consejo

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	SEP-21	SEP-20
VENTAS	4.807	4.636
RBE	439	231
Amortización de inmovilizado	-185	-177
Deterioros y enajenación de inmovilizado	25	-36
RE*	279	18
RESULTADO FINANCIERO	-245	-213
Puesta en equivalencia	-236	-310
BAI	-202	-505
Impuesto sobre beneficios	-28	5
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-230	-500
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	248	-11
RESULTADO CONSOLIDADO	18	-511
Rdo. atribuido a socios externos	-118	-2
RESULTADO DEL EJERCICIO	-100	-513

* RE después de deterioros y enajenación del inmovilizado.

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	266	197	35,4 %	42,9 %
Aeropuertos	-14	-12	-13,0 %	-10,7 %
Construcción	187	104	78,9 %	81,6 %
Otros	0	-58	99,6 %	99,4 %
Total RBE	439	231	89,8 %	85,9 %

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	SEP-21	SEP-20	COMPARABLE
Autopistas	384	315	21,9%
Aeropuertos	20	64	-68,8%
Construcción	187	104	80,0%
Otros	0	-41	99,4%
Total RBE	590	442	33,5%

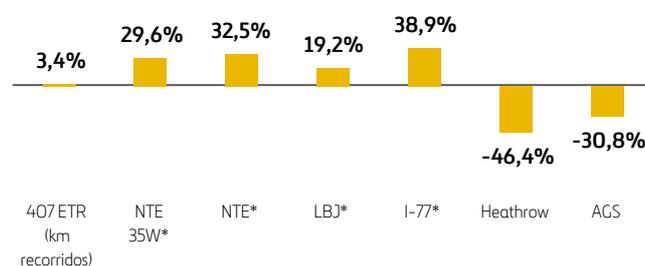
Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	SEP-21	DIC-20
PNT ex-proyectos infraestructura	1.830	1.991
PNT proyectos infraestructura	-4.708	-4.532
Autopistas	-4.469	-4.216
Resto	-239	-316
Posición neta de tesorería total	-2.879	-2.541

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO vs 9M 2020



*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 9M 2021. Aeropuertos ha sido la división más afectada por el COVID-19 dadas las restricciones todavía vigentes para el tráfico aéreo, aunque están empezando a levantarse en 3T 2021.

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 continúa centrada en mantener una sólida posición financiera y en trabajar en oportunidades de inversión que aporten valor. A septiembre de 2021, la liquidez a nivel de ex-proyectos de infraestructuras alcanzaba los 6.423 millones de euros, incluidas las líneas de liquidez disponibles por valor de 962 millones de euros. La posición neta de tesorería ex-infra se situaba en 1.830 millones de euros (incluyendo actividades discontinuadas).

A nivel operativo, la pandemia del COVID-19 ha afectado a las actividades de Ferrovial en 9M 2021, en especial al tráfico aéreo y las 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 aunque a un ritmo diferente.
- **Managed Lanes en Texas:** desde marzo se apreció una continua recuperación del tráfico gracias al levantamiento de las restricciones de movilidad, parcialmente impactado por un aumento de casos de COVID durante el verano. El tráfico alcanzó niveles previos a la pandemia (2019) en NTE y NTE 35W en marzo de 2021 y se mantuvo en niveles superiores en septiembre, mientras que LBJ sigue mejorando. En 9M 2021, el crecimiento del tráfico en las Managed Lanes fue el siguiente: NTE +32,5%, LBJ +19,2% y NTE35W +29,6% (vs. 9M 2020).
- **407 ETR:** en Toronto, el tráfico en 9M 2021 estuvo afectado por varios confinamientos intermitentes, pero mostró mejoras desde junio, cuando la provincia de Ontario comenzó el proceso gradual de reapertura por fases, aunque las restricciones a la movilidad no han cambiado desde mediados de julio. **En 9M 2021, el tráfico de 407 ETR se incrementó en un +3,4% frente 9M 2020.**
- **Aeropuertos:** el tráfico se ha visto muy impactado por el COVID-19 en 9M 2021 debido a los cierres de las fronteras, las cuarentenas impuestas y otras restricciones a la movilidad:
- **Heathrow:** el número de pasajeros cayó un -46,4% en 9M 2021. Tras el éxito de las campañas de vacunación, Heathrow ha experimentado un aumento continuo del tráfico a lo largo del 3T, a medida que se levantan las restricciones a la movilidad y se simplifican los requisitos de las pruebas.

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 16,5% en 9M 2021 vs. 9M 2020. Además, el capex de Heathrow se redujo de 370 millones de libras en 9M 2020 hasta 170 millones de libras en 9M 2021.

- **AGS** también ha experimentado una caída significativa del tráfico (-30,8% en 9M 2021), parcialmente compensado por los niveles de pasajeros del 2T y 3T 2021 que muestran una mejora sustancial frente a 2020. AGS alcanzó un ahorro neto de 5 millones de libras en opex vs 9M 2020.
- **Construcción y Servicios:** no tuvieron un impacto material en producción por el COVID-19 en 9M 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 9M 2021, frente a los 222 millones de euros recibidos de 407 ETR y los 86 millones de euros recibidos de Heathrow en 9M 2019 (pre-COVID).

RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas** alcanzaron 4.807 millones de euros (+8,4% comparable) con el aumento de ventas en Construcción (+4,9% comparable) y Autopistas (+35,4% comparable).
- **RBE:** 439 millones de euros (+85,9% comparable) frente a 231 millones de euros en 9M 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 alcanzaron 76 millones de euros en 9M 2021 (217 millones de euros en 9M 2020):

- **407 ETR:** no se abonaron dividendos a los accionistas en 9M 2021 (562,5 millones de dólares canadienses en 9M 2020, 159 millones de euros para Ferrovial). En la reunión del Consejo de octubre, se aprobaron dividendos por valor de 300 millones de dólares canadienses para el 4T 2021.
- **Managed Lanes de Texas:** Ferrovial recibió 49 millones de euros de NTE (21 millones de euros) y LBJ (27 millones de euros), mientras que en 9M 2020 no distribuyeron dividendos.
- **Heathrow:** no se permiten dividendos 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 9M 2020 (29 millones de euros para Ferrovial).
- **Resto Autopistas:** 8 millones de euros (18 millones en 9M 2020).
- **Servicios:** 13 millones de euros en dividendos de proyectos, (9 millones de euros en 9M 2020).
- Los dividendos restantes (2 millones de euros) son dividendos de Construcción y de Tratamiento de Residuos en Reino Unido.

INVERSIONES Y DESINVERSIONES

- **Acuerdo de desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España, posterior al cierre de los resultados financieros de 9M 2021 (octubre).** Ferrovial ha llegado a un acuerdo para la venta de su negocio de Servicios de Infraestructuras en España a Portobello Capital. La transacción, que incluye el traspaso de los negocios de mantenimiento y conservación de infraestructuras y facility management, alcanza un valor de empresa (enterprise value) de aproximadamente 186 millones de euros, siendo el valor estimado de las acciones (equity value) a diciembre de 2021 de aproximadamente 171 millones de euros. El contrato de compraventa prevé además que Ferrovial reciba cantidades variables (earn-outs), valoradas aproximadamente en 50 millones de euros de acuerdo al plan de negocio, si se cumplen determinados requisitos tras el cierre de la transacción. A la fecha de cierre de la venta, Ferrovial adquirirá el 24,99% del capital de la sociedad compradora. El importe de la inversión ascendería aproximadamente a 20 millones de euros,

aunque dependerá del precio que finalmente pague la parte compradora.

El cierre de la transacción queda pendiente de las condiciones habituales en este tipo de operaciones y se espera que tenga lugar en 1T 2022. Se espera que la transacción, excluyendo los earn-outs, no produzca un impacto relevante en las cuentas consolidadas de Ferrovial, ya que el valor en libros de este negocio es similar al valor estimado de las acciones a diciembre de 2021.

El área de Infraestructuras de Ferrovial Servicios reportó en 2020 unas ventas de 822 millones de euros, un RBE de 29 millones de euros y su cartera alcanzaba 1.565 millones de euros a 9M 2021.

- **Oferta para la adquisición de un máximo del 24,90% del capital de IRB, posterior al cierre de los resultados financieros de 9M 2021:** El 26 de octubre 2021, Ferrovial, a través de su filial Cintra, ha presentado una oferta para la posible adquisición de un máximo del 24,90% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers Ltd, por un importe máximo de 364,64 millones de euros. La operación se realizaría a través de una ampliación de capital preferente. IRB es uno de los líderes sectoriales del mercado indio, gestionando 23 proyectos y alrededor de 2.000 kilómetros de autopistas. El cierre de la operación está sujeto a que Cintra, IRB y Virendra D. Mhaiskar (y su familia y su sociedad holding), accionista mayoritario, lleguen a un acuerdo definitivo sobre la transacción, que deberá ser posteriormente aprobada por la Junta de Accionistas de la sociedad y sometida a las correspondientes aprobaciones de las entidades financieras y administrativas. El cierre final de la operación se estima para el primer trimestre de 2022. En caso de completarse la operación, Cintra sería un accionista minoritario relevante con presencia en el Consejo de Administración de la compañía, pero no otorgará a Cintra derechos de control sobre IRB. Además, Cintra apoyaría a la compañía en su desarrollo y transferiría su amplia experiencia internacional en la gestión de autopistas y análisis de nuevas inversiones.
- **Incremento de la participación de I-66.** En septiembre, Ferrovial acordó la adquisición de un 5,704% adicional de I-66, incrementando su participación hasta el 55,704%. El valor de la transacción asciende a 159 millones de euros, asumiendo como fecha estimada de cierre el 31 de diciembre de 2021. Ferrovial invertirá 31 millones de euros adicionales como parte de su compromiso de aportación de capital adicional hasta la finalización de la construcción correspondiente a ese 5,704%. El cierre de la transacción está sujeto a la obtención de las aprobaciones de las entidades administrativas y de financiación. La adquisición del control de la concesionaria supone el reconocimiento de una plusvalía, antes de impuestos diferidos, estimada para Ferrovial por un importe aproximado de 1.023 millones de euros, ya que la participación del 50% adquirido previamente debe valorarse a su valor razonable. Además, al tomar el control de la concesionaria, la deuda total del proyecto se integraría en el balance consolidado de Ferrovial, que se estima en 1.780 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.
- **Desinversión de la actividad de Medioambiente de Ferrovial Servicios en España y Portugal en 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, se estima para 4T 2021, tras la aprobación de las autoridades de competencia, a finales de octubre de 2021, 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 ex-NIIF 16 (incluyendo amortizaciones por c.11 millones de euros), incluyendo 101 millones de euros ex-proyectos y 29 millones de euros de proyectos (que generan unos dividendos anuales normalizados de aprox. 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.

- **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. La transacción se aprobó en 3T 2021, con una plusvalía de 13 millones de euros.
- **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 del proceso de venta en 2020. La venta de Norte Litoral se cerró en julio por 47 millones de euros, quedando 25 millones de euros pendientes para completar la venta.
- **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, 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.
- **Venta de Prisiones Figueras y URBICSA:** en diciembre 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones de Ferrovial en la Concesionaria de Prisiones Figueras (100%) y URBICSA (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 42 y 17 millones de euros, respectivamente. A 30 de septiembre, ambas transacciones se han completado.
- **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. La transacción se ha completado en 9M 2021.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas ascendieron un +35,4% comparable y el RBE un +42,9% comparable. El RBE se situó en 266 millones de euros.

- **El tráfico de las Managed Lanes en Texas** estuvo impactado por el COVID-19 a principios de año, pero mostró una sólida recuperación cuando las restricciones de movilidad se levantaron en marzo y tras el aumento de los casos de COVID durante el verano. Además, las tormentas invernales de febrero y las fuertes lluvias de mayo también afectaron negativamente. Nuestros activos tuvieron resultados muy positivos respecto a 9M 2020:
 - **NTE:** generó unas ventas de 132 millones de dólares (+47,3%), apoyado en una mayor contribución de vehículos pesados y unas tarifas más altas. El RBE ascendió a 115 millones de dólares (+51,6%). El margen RBE fue del 87,2% (+248 puntos básicos).
 - **NTE 35W:** alcanzó unas ventas de 102 millones de dólares (+48,5%) también ayudado por la mayor contribución del tráfico de vehículos pesados y unas tarifas más altas. El RBE ascendió a 86 millones de dólares (+50,0%), con un margen RBE del 84,1% (83,3% en 9M 2020).
 - **LBJ:** registró unas ventas de 96 millones de dólares (+24,9%). El RBE ascendió a 78 millones de dólares (+33,2%), con un margen RBE del 81,3% (76,2% en 9M 2020).
- **I-77 Managed Lanes** alcanzó unas ventas de 25 millones de dólares (+89,7%) como resultado del incremento del tráfico en la zona, a pesar del aumento de los casos de COVID-19 durante el verano. El tráfico alcanzó niveles previos a la pandemia en junio. El RBE ascendió a 13 millones de dólares, con un margen RBE del 53,1% (22,8% en 9M 2020).
- **407 ETR** obtuvo unas ventas de 714 millones de dólares canadienses, incrementándose +4,6% vs 9M 2020, debido a la constante recuperación de los volúmenes de tráfico a medida que

se levantan las restricciones, la mayor proporción de vehículos pesados y a tarifas más altas desde febrero de 2020. El RBE alcanzó 599 millones de dólares canadienses (7,3%) con un margen RBE de 83,9%.

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

• **Heathrow:** las ventas cayeron un -26,9% y el RBE ajustado -54,8% en Heathrow SP. Durante 3T 2021, Heathrow registró un aumento del tráfico frente a 2T 2021 que refleja la reciente recuperación de pasajeros gracias a la reapertura del tráfico internacional. En 3T 2021, Heathrow recibió la aprobación de los acreedores para la dispensa del covenant ICR de Heathrow Finance para 2021. Heathrow ha aumentado su liquidez hasta 4.106 millones de libras, suficiente para satisfacer todas las necesidades previstas hasta 2025 en el escenario base de previsión de tráfico, o hasta febrero de 2023 en un caso extremo sin ingresos.

• **AGS:** las ventas disminuyeron -8,7% vs 9M 2020 a causa del menor tráfico en los tres aeropuertos. El RBE ascendió a -11 millones de libras (+14,6% vs. 9M 2020), compensando los menores ingresos con reducciones de opex.

En junio de 2021, el proceso de modificación y extensión de vencimiento (A&E) de la deuda se completó 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%). A 30 de septiembre, la liquidez total, incluyendo el capital comprometido, alcanzó 52 millones de libras.

Construcción: Las ventas aumentaron un +4,9% comparable, siendo el 84% aportación internacional. El RE alcanzó 107 millones de euros (25 millones de euros en 9M 2020). El margen RE alcanzó 2,4% en 9M 2021. La cartera se situó en máximos históricos con 12.297 millones de euros (+10,0% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 380 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): el resultado neto de Servicios incluidos en actividades discontinuadas se situó en 134 millones de euros, incluyendo el resultado positivo de Servicios en España de 134 millones de euros en 9M 2021 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5), 8 millones de euros de Servicios en Reino Unido y un impacto negativo por ajustes de valor razonable en Servicios Internacionales (-9 millones de euros).

POSICIÓN FINANCIERA

1.830 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 4.708 millones de euros (4.532 millones de euros en diciembre 2020). La deuda neta consolidada alcanzó 2.879 millones de euros (2.541 millones de euros en diciembre 2020).

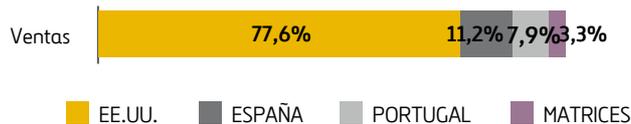
PRINCIPALES MAGNITUDES DE SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad sigue estando en la base de nuestra estrategia. En 9M 2021:

- **Ferrovial adquirió un parque solar fotovoltaico de 50 MW listo para construir a InfraRed para autoconsumo** en Sevilla (España). Esta adquisición ayudará a alcanzar el objetivo de suministro de energía renovable incluido en sus objetivos de sostenibilidad.
- **Heathrow mantienen el foco en defender el papel del combustible de aviación sostenible (SAF):** todos los vuelos entre Glasgow y Heathrow durante la COP 26 utilizarán SAF como combustible,
- 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.
- **Ferrovial participó en la nueva edición del South Summit 2021**, el mayor evento dedicado al ecosistema del emprendimiento y de startups del sur de Europa.
- En 9M 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 y 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.

Autopistas

Ventas	383	+35,4%
RBE	266	+42,9%



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 lo declaró pandemia. Para ayudar a contener la propagación del virus, 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 son:**

- **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 pauta completa. 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% pauta completa) se aumentan los aforos en interiores.

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

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, 407 ETR mantuvo suficiente liquidez para satisfacer sus obligaciones financieras en 2020 y se espera que mantenga suficiente liquidez para satisfacer todas sus obligaciones financieras en 2021.

TRÁFICO

	SEP-21	SEP-20	VAR.
Longitud media (km)	21,90	21,10	3,8%
Trafico/trayecto (mn)	53,67	53,85	-0,3%
VKTs (mn)	1.175	1.136	3,4%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,14	12,52	5,0%

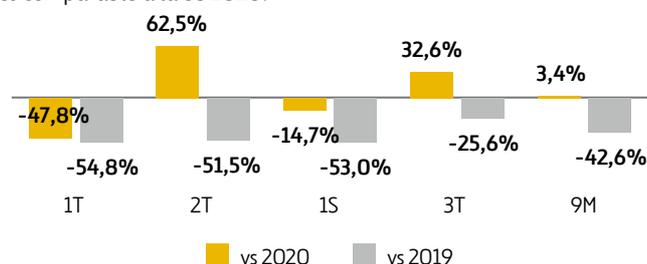
VKT (kilómetros recorridos)

En 9M 2021, los km recorridos (VKTs) aumentaron un +3,4%. La 407 ETR experimentó caídas significativas en los volúmenes de tráfico debido al impacto de la pandemia de COVID-19, con órdenes de confinamiento y las restricciones a la movilidad en vigor durante 1S 2021. Desde 2T 2021, los niveles de tráfico se han recuperado significativamente 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 restricciones a la movilidad en comparación con 2020. En 3T 2021, los VKTs aumentaron +32,6% vs 3T 2020, apoyados en el inicio de la tercera fase de reapertura en la provincia de Ontario tras el levantamiento adicional de restricciones (16 de julio), junto con el impacto positivo de la reapertura presencial de los colegios en septiembre. En

cualquier caso, la recuperación se ha visto afectada por la decisión de las empresas de mantener gran parte de sus plantillas teletrabajando. La mayoría de los negocios están esperando al próximo año para analizar las políticas de vuelta a la oficina.

Evolución trimestral 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)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Ventas	714	683	4,6%
RBE	599	559	7,3%
margen RBE	83,9%	81,8%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



Las **ventas** se incrementaron un +4,6% en 9M 2021, alcanzando 714 millones de dólares canadienses.

- **Ingresos de peajes** (91% del total): +4,1% hasta 650 millones de dólares canadienses, debido principalmente a la mejora de los volúmenes de tráfico a raíz de una mayor flexibilización de las restricciones del COVID-19. El ingreso medio por viaje aumentó +5,0% vs. 9M 2020.
- **Ingresos de cuota** (9% del total) 64 millones de dólares canadienses (+9,5%) a causa de la eliminación de la suspensión temporal de las cuotas de arrendamiento, los recargos por pagos retrasados y el inicio de las comisiones por notificación de Denegación de Matriculación que estaban en vigor durante 2020.

OPEX -7,5% debido a un descenso de los costes operativos por clientes derivado de menores costes de plantilla, menores costes bancarios, menores costes de facturación y la menor provisión de cuentas de dudoso cobro, unido a menores costes generales y administrativos y a un descenso de los costes de las operaciones de la carretera gracias a unas condiciones meteorológicas favorables. Esto ha sido compensado por un mayor gasto de sistemas de operaciones como resultado de los costes más altos de consultoría y licencias relacionados con el proyecto Enterprise Resource Planning ("ERP").

RBE +7,3%, a causa del aumento de los volúmenes de tráfico y de los ingresos debido al levantamiento de las restricciones relacionadas con la pandemia durante 9M 2021. El margen RBE fue del 83,9% frente al 81,8% de 9M 2020.

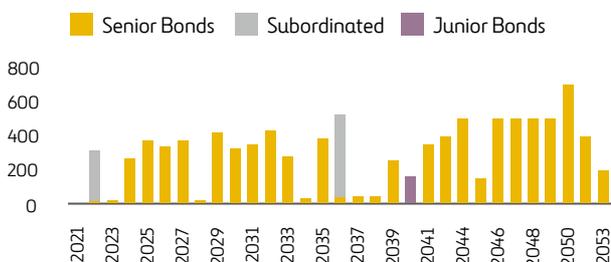
Dividendos: no se abonaron dividendos a los accionistas en 9M 2021 (562,5 millones de dólares canadienses en 9M 2020, 159 millones de euros para Ferrovial). En la reunión del Consejo de octubre, se aprobaron dividendos por valor de 300 millones de dólares canadienses para el 4T 2021.

Deuda neta a cierre de septiembre: 8.228 millones de dólares canadienses (coste medio 4,11%). Un 59% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos son 11 millones de dólares canadienses en 2021, 319 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

Las tarifas no han 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.

407 ETR 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 9M 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, 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), y un aumento de los casos de COVID-19 durante el verano.

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 Texas al 100%. Actualmente no hay ninguna medida relevante establecida por COVID-19 que afecte directamente a la movilidad. A 30 de septiembre 2021, la tasa de vacunación con pauta completa en Dallas-Fort Worth se sitúa en 48%-58% (considerando todos los residentes, niños incluidos).

Desde la reapertura se ha producido una recuperación gradual, con cierta ralentización en verano (agosto especialmente) debido al repunte de casos de COVID-19 en Texas. Sin embargo, el tráfico ha mostrado una sólida recuperación con NTE 35W y NTE superando los niveles pre-COVID-19 en septiembre (+11% y +8% vs. sept. 2019, respectivamente), LBJ sigue mejorando pero aun por debajo (-22% vs. sept. 2019). Las MLs mostraron sólidos ingresos medios por viaje: NTE 35W +15,3%, NTE +11,5% y LBJ +5,7%. Las ventas de las tres MLs han alcanzado prácticamente o superado niveles pre-COVID.

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

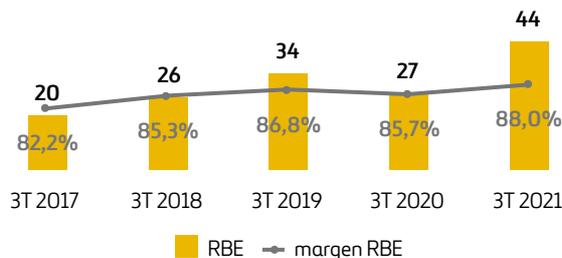
En 9M 2021, el tráfico se incrementó un +32,5% situándose por encima de los niveles pre-COVID-19, tras una fuerte recuperación desde 2T 2021 gracias a la reapertura completa de Texas desde mediados de marzo, parcialmente impactada por las condiciones climatológicas adversas en febrero y mayo, así como un aumento de los casos de COVID-19 durante el verano. El tráfico mostró una sólida recuperación en septiembre después de un ritmo ralentizado en agosto, gracias a la mejora general de la situación del COVID. Durante septiembre, tuvieron lugar más eventos de mandatory mode que en febrero de 2020 (pre-COVID-19). Además, los volúmenes de tráfico a mediodía y a hora punta en NTE ya son superiores a los niveles anteriores a la pandemia.

	SEP-21	SEP-20	VAR.
Transacciones (mn)	24	18	32,5%
Ventas (USD mn)	132	90	47,3%
RBE (USD mn)	115	76	51,6%
margen RBE	87,2 %	84,8 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó 5,5 dólares vs. 4,9 dólares en 9M 2020 (+11,5%), 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 132 millones de dólares (47,3% frente a 9M 2020).

El **RBE** ascendió a 115 millones de dólares (51,6% vs. 9M 2020). El margen RBE fue de 87,2% (+248 puntos básicos vs. 9M 2020).

Evolución de trimestral del RBE de NTE



La **deuda neta** de NTE a septiembre 2021 alcanzó 1.152 millones de dólares (1.232 millones en diciembre 2020), y coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonds
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

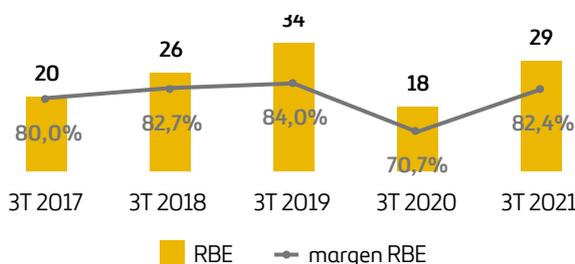
En 9M 2021, el tráfico se incrementó en un +19,2% en 9M 2021, gracias a la fuerte recuperación en 2T 2021 por la reapertura completa de Texas a partir de mediados de marzo, parcialmente impactada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo, y por un aumento de los casos de COVID-19 durante el verano.

	SEP-21	SEP-20	VAR.
Transacciones (mn)	27	23	19,2%
Ventas (USD mn)	96	77	24,9%
RBE (USD mn)	78	58	33,2%
margen RBE	81,3 %	76,2 %	

El ingreso medio por transacción en 9M 2021 alcanzó 3,6 dólares vs. 3,4 dólares en 9M 2020 (+5,7%), 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 ascendiesen a 96 millones de dólares (+24,9% frente a 9M 2020).

RBE ascendió a 78 millones de dólares (+33,2% frente a 9M 2020), con un margen RBE del 81,3% (76,2% en 9M 2020).

Evolución trimestral del RBE de LBJ



La deuda neta de LBJ a septiembre 2021 alcanzó 1.641 millones de dólares (1.660 millones en diciembre 2020), con un coste medio del 4,14%.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 9M 2021, el tráfico de la NTE 35W aumentó un +29,6% y se situó por encima de niveles pre-COVID-19 gracias al repunte del tráfico y la fuerte presencia de vehículos pesados tras una sólida recuperación en 2T 2021 derivada de la reapertura completa de Texas a partir de mediados de marzo, parcialmente afectado por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo, y por un repunte de casos de COVID-19 durante el verano. El tráfico se recuperó en septiembre, superando niveles pre-COVID-19 al medio día y en la hora punta de la tarde.

	SEP-21	SEP-20	VAR.
Transacciones (mn)	26	20	29,6 %
Ventas (USD mn)	102	69	48,5 %
RBE (USD mn)	86	57	50,0 %
margen RBE	84,1 %	83,3 %	

El ingreso medio por transacción en 9M 2021 alcanzó 3,9 dólares frente a 3,4 dólares en 9M 2020 (+15,3%), 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 a que las ventas ascendiesen a 102 millones de dólares (+48,5% respecto a 9M 2020).

RBE ascendió a 86 millones de dólares (+50,0% frente a 9M 2020), con un margen RBE del 84,1% (vs 83,3% en 9M 2020).

La deuda neta de NTE 35W a septiembre de 2021 alcanzó 900 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)

El 14 de mayo, Carolina del Norte levantó todas las restricciones, incluyendo la obligatoriedad de llevar mascarilla en la mayoría de ocasiones. Carolina del Norte ha registrado en septiembre el mayor número de nuevos casos de COVID-19 desde febrero. Sin embargo, el tráfico se ha recuperado rápidamente a medida que ha mejorado la situación del COVID-19 en la zona.

En 9M 2021, el tráfico se incrementó un +38,9% apoyado en la reducción de las restricciones de movilidad del Estado durante 9M 2021. El tráfico alcanzó niveles pre-COVID-19 a finales de junio.

	SEP-21	SEP-20	VAR.
Transacciones (mn)	20	14	38,9%
Ventas (USD mn)	25	13	89,7%
RBE (USD mn)	13	3	n.s.
margen RBE	53,1 %	22,8 %	

La tarifa media por transacción en 9M 2021 alcanzó 1,2 dólares frente a los 0,8 dólares de 9M 2020 (+46,0%).

Las ventas alcanzaron 25 millones de dólares (89,7% vs. 9M 2020) como resultado de la rápida recuperación del tráfico tras la mejora de la situación del COVID.

RBE ascendió a 13 millones de dólares, con un margen RBE del 53,1% (22,8% en 9M 2020).

La deuda neta de I-77 a septiembre 2021 alcanzó 263 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

I-66 (50,0%, puesta en equivalencia; consolidación global tras la aprobación del incremento de participación en 5,7%)

En septiembre, Ferrovial acordó la adquisición de un 5,704% adicional, incrementando su participación en I-66 hasta el 55,704%. El valor de la transacción asciende a 159 millones de euros, asumiendo como fecha estimada de cierre el 31 de diciembre de 2021. Ferrovial invertirá 31 millones de euros adicionales como parte de su compromiso de aportación de capital adicional hasta la finalización de la construcción correspondiente a ese 5,704%. El cierre de la transacción está sujeto a la obtención de las aprobaciones de las entidades administrativas y de financiación. La adquisición del control de la concesionaria supone el reconocimiento de una plusvalía estimada para Ferrovial por un importe aproximado de 1.023 millones de euros, ya que la participación del 50% adquirido previamente debe valorarse a su valor razonable. Además, al tomar el control de la concesionaria, la deuda total del proyecto se integraría en el balance consolidado de Ferrovial, que se estima en 1.780 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.

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), M3, M8 y Toowoomba.

- **España:** el tráfico en 9M 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. El tráfico también mejoró por la preferencia de los viajes nacionales durante las vacaciones de verano y por la alta tasa de vacunación, lo que redujo los casos de COVID-19. Respecto a 9M 2019, antes de la pandemia, el tráfico en Autema cayó un -23,1%, mientras que el tráfico en Ausol I y Ausol II cayó un -27,0% y un -26,5%, respectivamente.
- **Portugal:** El 15 de enero de 2021 se aprobó un nuevo confinamiento, que estuvo en vigor todo el 1T 2021. 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 se recuperó desde ese momento. Desde el 1 de agosto, la recuperación del tráfico fue más rápida, ya que se levantaron todas las restricciones de movilidad y se aceleró el ritmo de vacunación. En Azores, el gobierno regional ha estado aplicando confinamientos selectivos en función de la evolución del virus en cada localidad. Desde julio, no hay restricciones. El tráfico en 9M 2021 cayó un -25,0% en Algarve y un -6,1% en Azores, respecto a 9M 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, desde julio, sin restricciones de movilidad significativas en vigor, el tráfico se ha estabilizado en torno al -5% frente a 2019. M4 descendió en 9M 2021 -20,0% y -18,3% en M3, respecto a 9M 2019.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles			-74	-867
NTE 35W(*)			-74	-867
				53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles	-263	-584	-1.806	
I-66	-263	-584	-1.806	50,0 %
Activos financieros	-112	-29	-1.999	
Ruta del Cacao	-54	-2	-216	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-27	-566	22,5 %
Bratislava	-30	0	-828	35,0 %
OSARs	-28	0	-389	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 44%.
- **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 75%.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, 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 81% en septiembre 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 99%.
- **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 99,8%.
- **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 47%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

En EE.UU. se siguen de manera activa varios proyectos Texas, Georgia, Virginia, Colorado, Luisiana y Pensilvania. 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.

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

Aeropuertos

Aeropuertos aportó -286 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 9M 2021, frente a -364 millones de euros de 9M 2020.

- **HAH:** -269 millones de euros en 9M 2021 (-321 millones en 9M 2020), principalmente debido al impacto negativo del COVID-19.
- **AGS:** -20 millones de euros en 9M 2021 (-44 millones en 9M 2020), Siguiendo la NIIF 28, a septiembre de 2021, Ferrovial ha integrado resultados negativos de AGS debido a la aportación de capital adicional realizada en junio de 2021, debido a la extensión de su deuda (A&E).

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

COVID-19 y respuesta de Heathrow

Heathrow ha experimentado un aumento continuo del tráfico durante 3T 2021, apoyado en la reanudación de los viajes internacionales tras el éxito de las campañas de vacunación y la reapertura de las fronteras. Heathrow espera que la demanda siga aumentando tras los recientes anuncios de simplificación de las normas para viajar y flexibilizar los requisitos de las pruebas, con el fin de que los viajes internacionales sean más sencillos, más baratos y menos estresantes para los pasajeros. Las medidas adoptadas por Heathrow en los últimos 18 meses para proteger el negocio contribuyen a que Heathrow sea una organización más resiliente y eficiente, manteniendo la sostenibilidad en el centro de los planes.

Salud y seguridad siguen siendo la primera e innegociable prioridad. A medida que empiecen a aumentar los pasajeros, algunas medidas de distanciamiento social se irán levantando de manera gradual y controlada, tras la evaluación de riesgos. No obstante, las mascarillas y las medidas de higiene seguirán en vigor. Heathrow seguirá trabajando para garantizar la seguridad de todos y fomentar la confianza en el transporte aéreo, de forma que los beneficios de los viajes puedan continuar después del COVID-19.

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, renegociaciones de contratos con proveedores y al plan gubernamental de expedientes de regulación temporal de empleo. El ritmo de **consumo de efectivo mensual se ha reducido cerca del 50% en 9M 2021** (88 millones de libras en 9M 2021 vs. 170 millones de libras en 9M 2020) debido a las decisiones de gestión aplicadas para proteger el negocio. A medida que Heathrow avance hacia la fase de recuperación, se espera que los costes operativos aumenten con el repunte de operaciones para satisfacer la creciente demanda y la finalización del plan de expedientes de regulación temporal de empleo.

Las iniciativas de costes adoptadas en 2020 generaron una reducción de costes del **16,5% en 9M 2021 respecto a 9M 2020 y 31,4% respecto a 9M 2019**. 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 46%** (170 millones de libras en 9M de 2021 frente a 370 millones de libras en 9M de 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 1.600 millones de libras de deuda hasta 2021 en toda la estructura de capital en formato de bonos, incluyendo otros 200 millones de libras esterlinas recaudados tras el final del trimestre. **Heathrow sigue beneficiándose de una sólida posición de liquidez, con 4.100 millones de libras de efectivo** disponibles para las operaciones, lo que supone suficiente efectivo para satisfacer todas las obligaciones de pago hasta 2025 según la previsión del tráfico en el escenario

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

- **HAH:** no se permiten dividendos de Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%. Los dividendos distribuidos en 1T 2020 ascendieron a 100 millones de libras (29 millones de euros para Ferrovial).
- **AGS:** no ha repartido dividendos en 9M 2021. No se permiten dividendos durante la extensión de su deuda (A&E).

base, o al menos 15 meses o hasta febrero de 2023 en un caso extremo de cero ingresos.

Tráfico

El número de pasajeros en el 9M cayó un -46,4%. Tras el éxito del lanzamiento de la vacuna, Heathrow ha experimentado un aumento constante en el tráfico durante el tercer trimestre, a medida que se reducen las restricciones de viaje y se simplifican los requisitos de prueba.

El aumento gradual de pasajeros y el levantamiento de más restricciones a la movilidad permiten que Heathrow se recupere. Para asegurar que Heathrow puede satisfacer esta demanda, ha estado operando con dos pistas desde principios de verano y las Terminales 2, 3 y 5 están completamente operativas.

(Millones de pasajeros)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Reino Unido	1,0	1,2	-13,2%
Europa	4,9	8,4	-42,1%
Intercontinental	4,3	9,4	-54,6%
Total	10,2	19,0	-46,4%

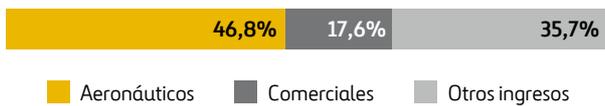
P&G

Ventas	695	-26,9%
RBE ajustado	117	-54,8%

Ventas: -26,9% en 9M 2021, hasta 695 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -38,7% frente a 9M 2020. La caída de los ingresos aeronáuticos se debe principalmente al menor número de pasajeros y la caída de los movimientos de aeronaves. En 3T, Heathrow registró un aumento respecto al 2T que refleja la reciente recuperación de los pasajeros gracias a la reapertura del tráfico internacional.
- **Retail:** -38,1% frente a 9M 2020 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.
- **Otros ingresos:** +10,7% frente a 9M 2020. Otras tasas reguladas aumentaron un 48,5% principalmente debido al aumento de los ingresos derivados de la Tasa de recuperación de costes aeroportuarios en vigor desde febrero de 2021. Se han publicado precios más altos en las demás tasas reguladas (ORC), como el equipaje, en el aviso general vigente desde agosto de 2021, lo que también ha impulsado un aumento de los ingresos. Heathrow Express experimentó una caída en las ventas del -56,5% debido al descenso del número de pasajeros. Los ingresos inmobiliarios y otros disminuyeron -10,8%, aunque esta reducción se ha suavizado gracias a las medidas adoptadas por la dirección, como la reducción de los alquileres y el aumento de las tasas de ocupación de los inquilinos.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (excluyendo depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): -16,5% hasta 578 millones de libras (692 millones de libras en 9M 2020).

El **RBE ajustado** descendió -54,8% hasta los 117 millones de libras (259 millones de libras en 9M 2020).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 2,53%, 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)	SEP-21	DIC-20	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	861	820	5,0%
Subordinada	2.290	2.313	-1,0%
Grupo securitizado	17.557	16.606	5,7%
Caja y ajustes	-4.152	-3.949	5,1%
Total	16.555	15.790	4,8%

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

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

A 30 de septiembre 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.

Durante 3T 2021, Heathrow acordó con éxito una nueva dispensa del covenant ICR para el período que finaliza el 31 de diciembre de 2021. Esto sigue, el acuerdo de una exención del convenio de ICR y una enmienda al convenio de RAR por parte de los acreedores de Heathrow Finance que resultó en que no ocurriera ningún incumplimiento en relación con el ejercicio económico finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Heathrow cuenta con suficiente liquidez para satisfacer todas nuestras necesidades previstas hasta, al menos, febrero de 2023 en un escenario hipotético extremo de ausencia de ingresos, o hasta bien entrado 2025 en su 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 4.106 millones de libras en efectivo, así como la deuda no dispuesta y la liquidez en Heathrow Finance plc a 30 de septiembre de 2021.

Regulatory Asset Base (RAB): a 30 de septiembre de 2021, el RAB alcanzó 17.060 millones de libras (16.492 millones en diciembre de 2020).

Crecimiento sostenible

Heathrow sigue trabajando en la revisión y actualización de su plan de sostenibilidad, Heathrow 2.0, adaptándolo a la nueva realidad, Heathrow se centrará en ofrecer resultados que reflejen los problemas medioambientales, comunitarios y de los trabajadores más importantes para Heathrow.

La descarbonización del sector de la aviación continúa siendo una prioridad clave de nuestro plan de crecimiento sostenible.

Tras la primera entrega de SAF al suministro principal de combustible de Heathrow en junio, salió un "vuelo perfecto" que utilizó SAF desde Heathrow hasta Glasgow en septiembre y se esperan más vuelos con

SAF en el 4T, lo que demuestra el impulso que está ganando este compromiso. Heathrow también se compromete a reducir el carbono en el aire y sigue liderando el proyecto 'Future Flight' financiado por Innovate UK llamado NAPKIN, que plantea la introducción de aeronaves eléctricas y de hidrógeno en la aviación de Reino Unido y desarrolla escenarios de infraestructura aeroportuaria y requisitos operativos. Se presentará un informe provisional en el próximo trimestre.

En julio, Heathrow respondió a la consulta "Jet Zero" sobre aviación con cero emisiones netas del Ministerio de Transporte, solicitando una política más ambiciosa en materia de combustible de aviación sostenible (SAF), que incluye un mandato de oferta creciente aplicable a partir de 2025, que alcance al menos el 10% en 2030, y que se complemente con un mecanismo de apoyo a los precios para generar más demanda.

El 19 de octubre, el Gobierno del Reino Unido publicó su Estrategia Net Zero. Esta estrategia aporta un mayor impulso, incluido la evolución en áreas importantes del aeropuerto, como adelantar la descarbonización del sistema eléctrico hasta 2035 y más fondos para la transición a vehículos de cero emisiones (ZEV). Para la aviación, Heathrow se complace al ver cierta "ambición" estableciendo un 10% de SAF para 2030. Este es un objetivo ambicioso pero alcanzable, que es esencialmente lo que Heathrow ha estado reclamando. También incluye apoyo financiero, con 180 millones de libra para la nueva producción del Reino Unido y un fondo de 400 millones de libras entre el Gobierno del Reino Unido y la Fundación Bill Gates para apoyar la producción de SAF, la primera de este tipo.

La iniciativa "Clean Skies for Tomorrow" del Foro Económico Mundial y la Iniciativa de Mercados Sostenibles (SMI) del Príncipe de Gales siguen coordinando coaliciones de "gran compromiso" para conseguir el objetivo de cero emisiones netas en aviación de la OACI 2022, y presionan para que se fomente el uso de SAF para poder lograrlo.

Por último, el Gobierno de Reino Unido puede mostrar un liderazgo real en la descarbonización de la aviación en la COP26, estableciendo un mandato cada vez más exigentes y un plan para utilizar contratos por diferencias para acelerar la transición al combustible de aviación sostenible en Reino Unido, lo que protegerá los beneficios de la aviación para las generaciones futuras.

Por último, el Gobierno del Reino Unido puede mostrar un liderazgo real en la descarbonización de la aviación en la COP26, comprometiéndose con un mandato cada vez mayor para lograr el 10% de SAF, junto con un mecanismo de soporte de precios para hacer que el SAF sea más asequible para aerolíneas y consumidores. En conjunto, este paquete de políticas acelerará la transición al combustible de aviación sostenible (SAF) en Reino Unido, protegiendo los beneficios de la aviación para generaciones futuras.

Principales avances en regulación:

H7 y consultas de la CAA - En 1S 2021, la CAA publicó tres documentos clave relacionados con la regulación de Heathrow:

- 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 su preocupación con respecto a la política sobre financiabilidad y el reconocimiento del impacto de COVID-19 en Heathrow. Heathrow recibió positivamente el ajuste al RAB de 300 millones de libras de la CAA, pero señaló que, al ser menos del 10% de las pérdidas de más de 3.000 millones de libras desde el inicio de la pandemia del COVID-19 y que, por tanto, el ajuste era insuficiente para aliviar la presión financiera de Heathrow como negocio regulado. La primera actualización del Plan

de Negocio Revisado (RBP) de diciembre de 2020, que Heathrow presentó a la CAA en junio de 2021, se creó en torno a dos escenarios: un escenario de 'ajuste bajo' que solo incluía el ajuste provisional al RAB de 300 millones de libras propuesto por la CAA, y un escenario de 'ajuste completo' con un 'ajuste completo' del RAB enteramente conforme a lo solicitado por Heathrow y aplicado como parte de la decisión sobre el periodo H7 de la CAA. Heathrow demostró que su plan en el escenario de 'ajuste completo', con una tasa media del H7 más baja y una mayor capacidad para invertir en el aeropuerto, beneficia claramente a los consumidores.

El 19 de octubre de 2021, Heathrow recibió las Propuestas Iniciales de la CAA para el periodo H7, a las que Heathrow responderá formalmente el 17 de diciembre de 2021, tras un periodo de consultas de ocho semanas. Las Propuestas Iniciales de la CAA establecen las siguientes directrices para el control de precios del H7:

- Un rango de previsiones de costes y ventas que suponen una estimación de gastos en el H7 de 34,60 libras en el cuartil superior (2020p) y de 24,50 libras en el cuartil inferior (2020p).
- Tres posibles planes de gastos de capital que oscilan entre 1.600 millones de libras y 3.000 millones de libras.
- No incluye más ajustes al RAB, más allá de los 300 millones de libras que ya se reconocieron
- Un rango del WACC antes de impuestos de entre 7,09% y 4,38%.
- Un nuevo mecanismo de distribución del riesgo de tráfico y mecanismos para hacer frente al riesgo asimétrico y a la incertidumbre de costes.
- Propuestas para un marco de eficiencia del capital ex-ante con un incentivo de entre el 20% y el 30%.
- Avances hacia un marco de calidad del servicio basado en resultados.

Si bien la CAA ha reconocido que con menos pasajeros viajando, las tarifas aeroportuarias deben aumentar, es necesario un mayor reconocimiento del papel fundamental de la inversión privada desde una perspectiva de financiera. Para fomentar una mayor inversión y mantener niveles sostenibles de servicio a pasajeros y resiliencia, la CAA debe fomentar la confianza en que los inversores obtendrán un rendimiento justo en H7 y verán una recuperación de toda la inversión efectuada de manera eficiente.

Además de responder a las Propuestas Iniciales, Heathrow también presentará la segunda actualización de su RPB de diciembre de 2020 a mediados de diciembre de 2021. Se incluirán previsiones financieras y de pasajeros en el H7 actualizadas para reflejar los cambios que Heathrow ha experimentado desde su primera actualización de RBP en junio de 2021, así como actualizaciones sobre las perspectivas de los consumidores en las que se basan sus planes. Esta segunda actualización garantizará que la CAA disponga de la información más actualizada de cara a sus Propuestas Finales en 2022.

Conforme a su agenda actual, la CAA tiene previsto publicar sus Propuestas Finales para el periodo H7 en 1T-2T de 2022, y las modificaciones de las licencias para el periodo H7 entrarán en vigor a finales del 1S 2022.

Consulta sobre las tasas aeroportuarias de 2022 - La condición de control de precios en la licencia de Heathrow, que se emplea para calcular la rentabilidad anual por pasajero, vence el 31 de diciembre de 2021 y, por tanto, no resulta de aplicación para 2022. La CAA está analizando actualmente las condiciones de precios que se aplicarán entre 2022 y 2026 y se prevé que este proceso se complete en el 2T 2022. Es decir, que no hay ninguna tasa prevista por la CAA para este periodo transitorio a principios de 2022.

Heathrow tenía que publicar su documento de consulta sobre las tasas de 2022 el 1 de septiembre de 2021, de acuerdo con la normativa sobre tasas aeroportuarias de 2011. Dado que la CAA no había tomado una decisión en el inicio de la consulta, Heathrow se ha basado en la rentabilidad de 2022 establecida en la primera

actualización de su RBP de junio de 2021 para establecer sus tasas aeroportuarias de 2022.

La tasa aeroportuaria es la tasa prevista de 2022 que figura en la primera actualización del RBP de Heathrow (35,81 libras (2018p), que equivalen a 39,85 libras actuales. Heathrow también ha realizado un ajuste del factor K para reflejar la concentración de rentabilidad registrada en 2020, situando la rentabilidad propuesta para 2022 en 37,64 libras.

La CAA ha dado su punto de vista sobre las tasas para 2022 como parte de sus Propuestas Iniciales.

Tras la consulta de Heathrow y como parte de sus Propuestas Iniciales, la CAA también manifestó su intención de fijar un "límite máximo" para las tasas aeroportuarias de Heathrow en 2022. Por lo tanto, propone fijar una tasa de 29,50 libras (2020p) por pasajero para 2022, lo que representa el punto medio entre las tasas propuestas en los cuartiles superior e inferior para el periodo H7. La propuesta de la CAA está sujeta a consultas y las respuestas deberán enviarse el 17 de noviembre.

Expansión de Heathrow

Actualmente, el objetivo 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. 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. En septiembre, el Gobierno de Reino Unido revisó de nuevo este modelo, exigiendo controles a las importaciones a partir del 1 de enero de 2022 en lugar del 1 de julio de 2022. Los ciudadanos de la UE pueden seguir utilizando las puertas de acceso electrónicas en inmigración cuando llegan a Reino Unido. Heathrow ha estado trabajando con el Gobierno y las Fuerzas Fronterizas para gestionar 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, a no ser que sean residentes, las personas de la UE deberán presentar su pasaporte en la frontera de Reino Unido. Heathrow ha estado trabajando con el Gobierno y el sector para fomentar una Gran Bretaña global abierta al comercio después del Brexit. Heathrow solicita al Gobierno que garantice que las trabas fronterizas se minimicen, se gestionen y se resuelvan adecuadamente.

Previsión 2021

La previsión del tráfico y la evolución del RBE ajustado en 2021 se mantiene en línea con la estimación revisada que se publicó en el Investor Report de Heathrow el 11 de junio de 2021.

No se prevén incumplimientos de los covenants en todo el Grupo. En agosto, los acreedores de Heathrow Finance aprobaron la dispensa del covenant ICR para el ejercicio financiero 2021 dado el escaso margen disponible.

La posición de liquidez de Heathrow sigue siendo sólida con 4.106 millones de libras de efectivo disponible a 30 de septiembre 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 febrero de 2023 en un caso extremo de cero ingresos.

En el próximo Informe para Inversores que se publicará en diciembre se detallará la previsión financiera actualizada para 2021 y 2022.

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 expansión de 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 Gobierno del Reino Unido anunció el levantamiento de las restricciones, pero no entrarán en vigor hasta octubre de 2021. El objetivo principal de AGS durante estas circunstancias ha sido garantizar la salud y seguridad de todos sus empleados, socios comerciales y pasajeros del aeropuerto. El Grupo ha llevado a cabo un número de medidas sanitarias para asegurar un entorno seguro en los tres aeropuertos.

AGS Airports consiguió minimizar esta reducción de pasajeros gestionando su base de costes y operando a mínima capacidad, con medidas como:

- 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 junio de 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%).

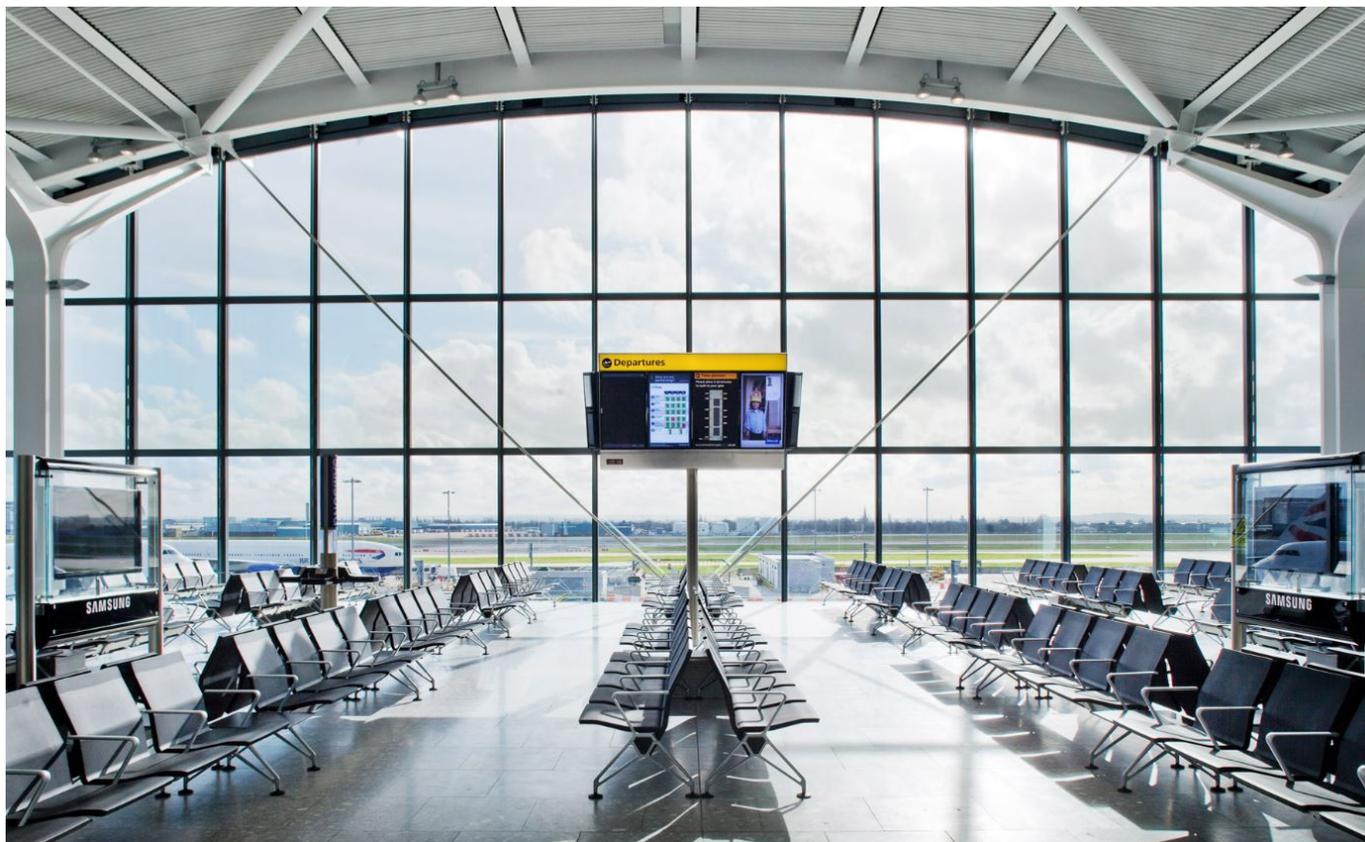
Tráfico: el número de pasajeros cayó un -30,8% (2,0 millones de pasajeros) para los tres aeropuertos, principalmente a causa de las estrictas restricciones gubernamentales y las cuarentenas impuestas. El desempeño negativo se atribuye principalmente a los niveles de pasajeros en 1T 2021 comparados con los de 1T 2020, anteriores al impacto del COVID-19, y a la quiebra de Flybe en marzo 2020. Este impacto estuvo parcialmente compensado por los niveles de pasajeros en 2T y 3T 2021 mostrando una mejora sustancial frente a 2020. El tráfico de Aberdeen ha mostrado mayor resiliencia al COVID-19 que otros aeropuertos en Reino Unido debido a los pasajeros relacionados con el sector del Oil & Gas. En 3T 2021, el tráfico doméstico se incrementó enormemente en un 153,9% y el internacional aumentó un 36,2% respecto a 3T 2020.

(Millones de pasajeros)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Glasgow	1,1	1,7	-38,6%
Aberdeen	0,8	0,8	-9,8%
Southampton	0,2	0,3	-44,5%
Total AGS	2,0	2,8	-30,8%

Ventas se redujeron un -8,7%, hasta los 52 millones de libras, debido al menor volumen de pasajeros en los tres aeropuertos. El RBE ascendió a -11 millones de libras (+14,6% frente a 9M 2020), debido al mencionado descenso en las ventas, lo que se compensó en parte con un programa de reducción de gastos de explotación. En línea con el tráfico, el rendimiento negativo frente a 2020 se puede atribuir principalmente al 1T estanco. Parcialmente compensado por la mejora de los ingresos en 2T y 3T 2021 en comparación con el mismo período en 2020.

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 52 millones de libras a 30 de septiembre de 2021.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 716 millones de libras a 30 de septiembre de 2021.



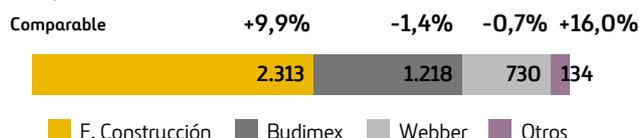
Construcción

Ventas **4.395** **+4,9%**
 RE **107** **2,4% margen RE**

Las **ventas** (+4,9% en términos comparables) crecieron principalmente debido al impacto del COVID-19 en las ventas de 9M 2020 por los retrasos de las obras. La facturación internacional supuso el 84%, centrado en Norteamérica (39%) y Polonia (29%).

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 9M 2021 (4.395 millones de euros) vs 9M 2020 (comparable)



En 9M 2021, el **RE** se situó en 107 millones de euros frente a 25 millones de euros en 9M 2020, con una mejora significativa de Budimex. El margen RE fue de 2,4% (incluyendo 13 millones de euros de plusvalía de la desinversión de SCC) comparado con 0,6% en 9M 2020 (incluía -45 millones de euros de impacto por COVID-19).

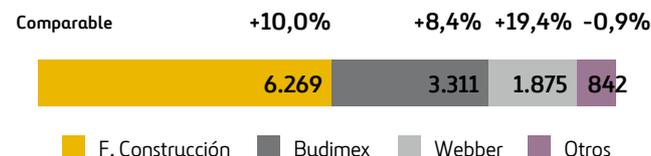
Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se redujeron un -1,4% (comparable), debido al diferente mix en los contratos de ejecución, en línea con lo esperado. Margen RE del 7,2% frente al 4,4% de 9M 2020, con un RE que aumenta un 63,2% en términos comparables, mostrando una mejora significativa. 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 73 millones de euros, manteniendo la fortaleza mostrada en los últimos trimestres (margen RE exc. extraordinarios 6,0% vs. 4,4% en 9M 2020). La actividad inmobiliaria se clasifica como actividad discontinuada desde 1T 2021, y se ha excluido su contribución de los resultados de Budimex para 9M 2021 y 9M 2020.
- **Webber:** las ventas se mantienen estables -0,7% (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 incrementó de manera extraordinaria hasta 4,1% en 9M 2021 vs. 2,4% de 9M 2020, principalmente a causa de la venta de la actividad de reciclaje de áridos.
- **F. Construcción:** las ventas crecieron +9,9% (comparable), debido al impacto del COVID-19 en 9M 2020. El RE se situó en -20 millones de euros (-56 millones de euros en 9M 2020), mostrando una notable mejora, en parte por la eliminación de las pérdidas estimadas que produjo el COVID-19 en 9M 2020, y en parte por la mejora de rendimientos en los proyectos en ejecución en varias geografías. La rentabilidad se ha visto afectada negativamente por retrasos en la producción en Atlanta (I-285) debido a la climatología adversa y Houston (Grand Parkway). 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 -32 millones de euros.
- **Otros:** Los servicios de Mantenimiento de Infraestructuras en EE.UU. y Canadá seguirán dentro del perímetro de Ferrovial como parte del negocio de Construcción, tras la decisión de desinversión de Servicios. La actividad registró 9 millones de euros de RE, con un margen RE del 6,4% en 9M 2021.

9M 2021 RE y margen RE, y variación comparable vs. 9M 2020:

SEP-21	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	88	63,2%	7,2%
Webber	30	72,5%	4,1%
F. Construcción	-20	n.s.	-0,9%
Otros	9	39,9%	6,4%
Total RE	107	n.s.	2,4%

Cartera en 9M 2021 y variaciones comparables vs. 2020:



La **cartera alcanzó máximos históricos** de 12.297 millones de euros (+10,0% en términos comparables frente a diciembre 2020). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (77%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 86% del total.

La participación de la cartera de construcción, excluyendo Webber, Budimex y Otros, con otras áreas del Grupo alcanzó un 22% en 9M 2021 (37% en diciembre de 2020).

La cartera a septiembre de 2021 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe aproximado de 380 millones de euros, correspondientes principalmente a Budimex.

DESINVERSIONES

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.

Venta de Prisiones Figueras y URBICSA: en diciembre 2020 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones de Ferrovial en la Concesionaria de Prisiones Figueras (100%) y URBICSA (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 42 y 17 millones de euros, respectivamente. A 30 de septiembre, ambas transacciones se han completado.

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 9M 2021.

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. La transacción se aprobó en 3T 2021, suponiendo una plusvalía de 13 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada)

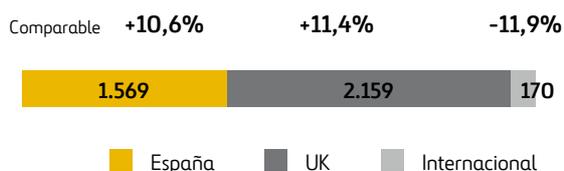
Ferrovial mantiene el compromiso de la desinversión del negocio, aunque se están sufriendo retrasos a causa de la incertidumbre macroeconómica derivada del COVID-19. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadpectrum en 2020. Asimismo, en julio de 2021, Ferrovial alcanzó un acuerdo con PreZero (Grupo Schwarz) para la venta de la actividad de Medio Ambiente en España y Portugal por valor de empresa (enterprise value) de 1.133 millones de euros y valor de las acciones implícito (equity value) de 950 millones de euros. El cierre de la transacción se estima para 4T 2021, tras la aprobación de las autoridades de competencia a finales de octubre de 2021.

En octubre de 2021, posterior al cierre de los resultados financieros de 9M 2021, Ferrovial ha llegado a un acuerdo para la venta de su negocio de Servicios de Infraestructuras en España a Portobello Capital por un valor de empresa (enterprise value) enterprise value de aprox. 186 millones de euros, siendo el valor estimado de las acciones (equity value) a diciembre de 2021 de aprox. 171 millones de euros. El contrato de compraventa prevé que Ferrovial reciba cantidades variables (earn-outs), valoradas en c.50 millones de euros de acuerdo al plan de negocio, si se cumplen ciertos requisitos tras el cierre de la transacción. A la fecha de cierre de la venta, Ferrovial adquirirá el 24,99% del capital de la sociedad compradora. El importe de la inversión ascendería aproximadamente a 20 millones de euros, aunque dependerá del precio que finalmente pague la parte compradora.

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



Ventas 9M 2021 por áreas y var. comparables vs. 9M 2020:



En 9M 2021, los ingresos aumentaron un +9,8% (comparables) y el RBE alcanzó 311 millones de euros (+75,2% en términos comparables respecto a 9M 2020). El COVID-19 no tuvo un impacto significativo en 9M 2021. Por geografías, Amey y España lideraron el aumento de la rentabilidad con un +162,8% y +48,4% en términos comparables, respectivamente.

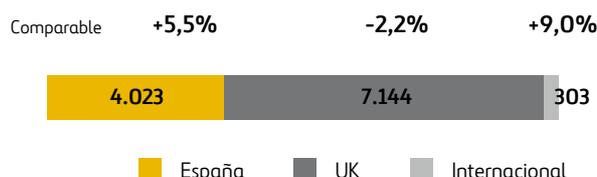
España: las ventas aumentaron un +10,6% en términos comparables a causa del impacto del COVID-19 en 9M 2020 y de la recuperación en los servicios de transportes tras los efectos de la pandemia, así como por el aumento de la actividad en hospitales y de la actividad industrial. La actividad medioambiental también ha mostrado una evolución positiva, apoyada en un mayor volumen de toneladas en las plantas de tratamiento de residuos, y el aumento en la gestión de residuos. Todos estos efectos también han tenido un impacto en términos de rentabilidad; el RBE aumentó un +48,4% en términos comparables y el margen RBE alcanzó 12,5% (9,1% en 9M 2020), registrando una rentabilidad por encima de 9M 2019 (11,5%).

Internacional: las ventas disminuyeron un -11,9% en términos comparables por el impacto del COVID-19 en la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica, parcialmente compensado por la mayor actividad en Chile por el comienzo de los nuevos contratos de mantenimiento minero en los últimos meses de 2020. El RBE se incrementó un +51,7% en términos comparables soportado por la mayor actividad en Chile. Los servicios de Mantenimiento de Infraestructuras en EE.UU. se han excluido de la división de Servicios Internacionales, ya que seguirán dentro del perímetro de Ferrovial como parte del segmento de Construcción.

Reino Unido: Los ingresos aumentaron un +11,4% 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 +162,8% en términos comparables con un margen del 5,0% frente al 1,3% de 9M 2020.

La cartera de Servicios (11.471 millones de euros) aumentó +0,7% en términos comparables respecto a diciembre de 2020 (12.018 millones de euros).

Cartera de Servicios en 9M 2021 y var. comparables vs. dic-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 134 millones de euros, incluyendo los resultados por el negocio Servicios España de 134 millones de euros en 9M 2021 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). 8 millones de euros de Amey y un impacto negativo por ajustes de valor razonable de Servicios Internacional (-9 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 NIIF 5. 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 excluido del perímetro de venta de Servicios el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2 que se remunero como una concesión de peaje en sombra, también reclasificado como actividad continuada.

Ambos negocios se incluyen en Otros, teniendo una contribución al RBE: tratamiento de residuos en Reino Unido (-12 millones de euros en 9M 2021 y -20 millones de euros en 9M 2020) y Autovía A2 (23 millones de euros en 9M 2021 y 20 millones de euros en 9M 2020).

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	SEP-21	SEP-20
VENTAS	4.807	4.636
RBE	439	231
Amortización de inmovilizado	-185	-177
Deterioros y enajenación de inmovilizado	25	-36
RE	279	18
Resultado Financiero	-245	-213
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-223	-196
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-22	-17
Puesta en equivalencia	-236	-310
BAI	-202	-505
Impuesto sobre beneficios	-28	5
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-230	-500
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	248	-11
RESULTADO CONSOLIDADO	18	-511
Rdo. atribuido a socios externos	-118	-2
RESULTADO DEL EJERCICIO	-100	-513

Ventas: 4.807 millones de euros (+8,4% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+4,9% comparable) y de Autopistas (+35,4% comparable).

RBE: 439 millones de euros (231 millones euros en 9M 2020, impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la compañía).

Amortización se incrementó +4,6% en 9M 2021 (+17,5% en términos comparables), hasta los -185 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 25 millones de euros en 9M 2021 relativos a las desinversiones en URBICSA (17 millones de euros) y Nalanda (17 millones de euros). En 9M 2020, -36 millones de euros incluyendo el deterioro de Autema (-43 millones de euros), parcialmente compensado por 7 millones de euros correspondientes a la regularización de la participación de Ferrovial y Renault en Zity.

Resultado financiero: mayor gasto en 9M 2021 vs 9M 2020:

- **Proyectos de infraestructuras:** -223 millones de euros (-196 millones de euros en 9M 2020) principalmente por la evolución negativa de los derivados de Autema ILS 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 (sept. 2020). Autema tiene un valor en libros negativo, pero la financiación es sin recurso. Por lo tanto, se espera que el valor actual (-154 millones de euros) se revierta al salir.
- **Ex-proyectos de infraestructuras:** -22 millones de euros de gasto en 9M 2021 (-17 millones en 9M 2020), debido a una menor retribución de la posición de caja por el descenso de intereses vs 2020, y una cifra mayor de deuda bruta. Los resultados en derivados fueron neutrales (1 millón de euros de ingresos) con impacto positivo de equity swaps vinculados a planes de pago con acciones y swaps de inflación de EE.UU. que compensan las opciones con CAD para cubrir dividendos. Las coberturas sobre equity swaps generaron 7 millones de euros en 9M 2021 (-15 millones en 9M 2020) debido a la evolución positiva de la acción vs la evolución negativa en 2020:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31 diciembre 2019	26,97
30 septiembre 2020	20,41
31 diciembre 2020	22,60
30 septiembre 2021	25,23

VENTAS

(Millones de euros)	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	383	298	28,6%	35,4%
Aeropuertos	6	6	1,1%	6,4%
Construcción	4.395	4.259	3,2%	4,9%
Otros	23	73	-68,5%	149,1%
Total Ventas	4.807	4.636	3,7%	8,4%

RBE

(Millones de euros)	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	266	197	35,4 %	42,9 %
Aeropuertos	-14	-12	-13,0 %	-10,7 %
Construcción	187	104	78,9 %	81,6 %
Otros	0	-58	99,6 %	99,4 %
Total RBE	439	231	89,8 %	85,9 %

RE*

(Millones de euros)	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	179	121	48,7 %	59,2 %
Aeropuertos	-15	-14	-9,9 %	-8,6 %
Construcción	107	25	n.s.	n.s.
Otros	-17	-77	77,5 %	(172,5)%
Total RE	254	54	n.s.	222,6 %

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -236 millones de euros netos de impuestos (9M 2020: -310 millones de euros).

(Millones de euros)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Autopistas	48	44	10,4%
407 ETR	32	25	28,8%
Otros	16	19	-14,0%
Aeropuertos	-286	-364	21,4%
HAH	-269	-321	15,9%
AGS	-20	-44	53,5%
Otros	3	0	n.s.
Construcción	0	0	n.s.
Otros	2	10	-79,9%
Total	-236	-310	24,1%

Impuestos: el impuesto de sociedades de 9M 2021 se situó en -28 millones de euros (9M 2020: 5 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 al incluirse neto de impuestos (-236 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 (91 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados del resultado fiscal, y ajustando el impacto del gasto de ejercicios anteriores (-8 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 19%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en -230 millones de euros en 9M 2021 (-500 millones de euros en 9M 2020). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

- Ajustes de valor razonable por derivados: -90 millones de euros (-66 millones de euros en 9M 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 (-33 millones de euros).
- El 9M 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.

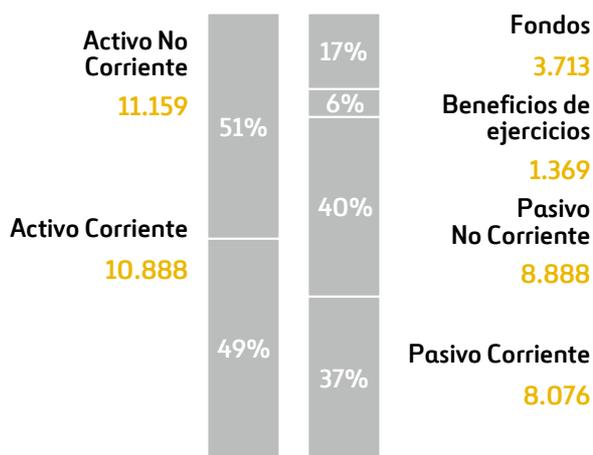
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 248 millones de euros, incluyendo las actividades discontinuadas de Servicios (134 millones de euros) y el negocio inmobiliario de Budimex (114 millones de euros).

Balance Consolidado

(Millones de euros)	SEP-21	DIC-20
ACTIVO NO CORRIENTE	11.159	10.799
Fondo de comercio de consolidación	167	220
Activos intangibles	120	96
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.706	6.355
Inversiones inmobiliarias	0	2
Inmovilizado material	330	323
Derecho de uso	153	136
Inversiones en sociedades asociadas	1.877	1.727
Activos Financieros no corrientes	930	856
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	226	163
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	641	654
Resto de cuentas a cobrar	63	39
Impuestos diferidos	555	609
Derivados financieros a valor razonable	321	475
ACTIVO CORRIENTE	10.888	12.314
Activos clasificados como mantenidos para la venta	3.625	3.592
Existencias	376	700
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.442	1.349
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.090	1.010
Otros deudores	352	339
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	49	108
Otros activos financieros a corto plazo	26	0
Tesorería e inversiones financieras temporales	5.350	6.493
Sociedades proyectos de infraestructuras	214	148
Caja restringida	35	33
Resto de tesorería y equivalentes	179	115
Resto de sociedades	5.136	6.345
Derivados financieros a valor razonable	20	72
TOTAL ACTIVO	22.047	23.113

(Millones de euros)	SEP-21	DIC-20
PATRIMONIO NETO	3.713	3.805
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	3.051	3.165
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	662	640
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.369	1.281
PASIVOS NO CORRIENTES	8.888	9.587
Provisiones para pensiones	4	4
Otras provisiones	390	446
Pasivo arrendamiento a largo plazo	107	93
Deuda financiera	7.602	8.084
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.449	5.192
Deuda financiera resto de sociedades	2.153	2.892
Otras deudas	65	62
Impuestos diferidos	393	451
Derivados financieros a valor razonable	327	447
PASIVOS CORRIENTES	8.076	8.440
Pasivos clasif. mantenidos para la venta	2.533	2.504
Pasivo arrendamiento a corto plazo	50	68
Deuda financiera	1.438	1.678
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	86	48
Deuda financiera resto de sociedades	1.352	1.630
Derivados financieros a valor razonable	114	52
Deudas por operaciones de tráfico	2.854	3.095
Acreedores comerciales	1.480	1.430
Otras deudas no comerciales	1.374	1.665
Pasivos por impuestos sobre sociedades	77	93
Provisiones para operaciones de tráfico	1.010	950
TOTAL PASIVO	22.046	23.113

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA SEP-21	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.631	-5.672	-9.304
% fijo	91,0 %	97,9%	95,2%
% variable	9,0 %	2,1%	4,8%
Tipo medio	0,9 %	4,6%	3,1%
Vencimiento medio (años)	3	20	13

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	SEP-21	DIC-20
Deuda Financiera Bruta	-9.304	-10.085
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.631	-4.640
Deuda Bruta Proyectos	-5.672	-5.445
Tesorería	6.425	7.544
Tesorería Ex-proyectos	5.461	6.631
Tesorería Proyectos	964	913
Posición neta de tesorería total	-2.879	-2.541
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.830	1.991
Posición Neta Tesorería Proyectos	-4.708	-4.532
Posición neta de tesorería total	-2.879	-2.541

*Incluye actividades discontinuadas

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

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	5.461
Deuda bruta	-3.631
Posición neta de tesorería	1.830

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.461	962
Total liquidez	6.423

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

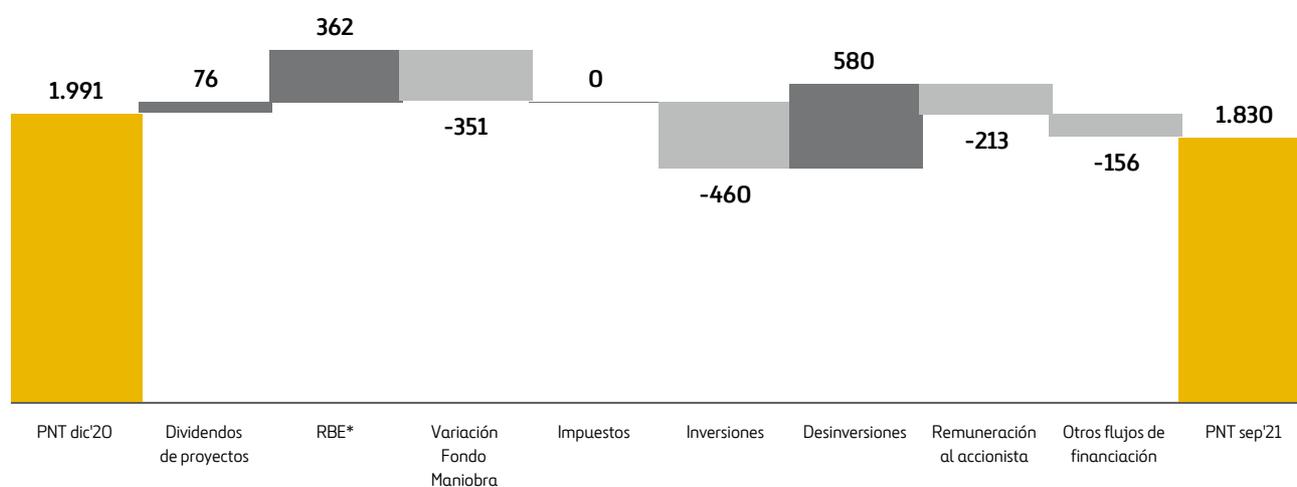
501	565	7	2.454
2021*	2022	2023	> 2024

(*) En 2021, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 30 de septiembre de 2021 de 500 millones de euros con un tipo medio de -0,39%.

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 1.830 millones de euros en septiembre de 2021 frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 76 millones de euros frente a 217 millones de euros en 9M 2020, afectados por los menores o nulos dividendos de los principales activos. Los dividendos de autopistas alcanzaron 57 millones de euros (177 millones de euros en 9M 2020), incluyendo 49 millones de euros de las Managed Lanes en 9M 2021. No se repartieron dividendos de aeropuertos (29 millones de euros de Heathrow en 9M 2020). Servicios repartió 13 millones de euros en dividendos (9 millones de euros en dividendos de Servicios en 9M 2020).
- **RBE:** 362 millones de euros (frente a 80 millones de euros en 9M 2020) que incluye 262 millones de euros de Servicios.
- La **evolución del fondo de maniobra** se situó en -351 millones de euros en 9M 2021 (-59 millones de euros en 9M 2020), incluyendo -63 millones de euros de la aplicación (salida de caja), a septiembre de 2021, de la provisión de Construcción registrada en 1T 2019.
- La **inversión neta** alcanzó 119 millones de euros en 9M 2021 frente a 222 millones de euros en 9M 2020. Las inversiones alcanzaron -460 millones de euros, por debajo de -144 millones de euros en 9M 2020, incluyendo los -223 millones de euros invertidos en la I-66 Managed Lanes. Las desinversiones alcanzaron 580 millones de euros en 9M 2021 (366 millones de euros en 9M 2020), relacionados con la venta de activos no estratégicos en Construcción (528 millones de euros) incluyendo Budimex Real Estate, URBICSA, Figueras, Nalanda y SCC, reciclado de áridos de Webber.
- **Remuneración al accionista:** -213 millones de euros en 9M 2021, por encima de los -124 millones de euros en 9M 2020, incluyendo -201 millones de euros por el programa de recompra de acciones para autocartera de 9M 2021.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (42 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 septiembre (1.830 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (253 millones de euros).

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100% SEP-21 PARTICIP.	
	SEP-21	SEP-20	VAR.	SEP-21	SEP-20	VAR.	SEP-21	SEP-20	VAR.	SEP-21	SEP-20	SEP-21	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	24	18	32,5%	111	79	39,7%	97	67	43,8%	87,2%	84,8%	-1.033	63,0%
LBJ*	27	23	19,2%	80	68	18,4%	65	52	26,3%	81,3%	76,2%	-1.467	54,6%
NTE 35W**/**	26	20	29,6%	86	61	40,9%	72	51	42,2%	84,1%	83,3%	-867	53,7%
I-77**/**	20	14	38,9%	21	11	79,9%	11	3	n.s.	53,1%	22,8%	-231	65,1%
TOTAL EEUU				298	220	35,5%	245	172	42,2%			-3.597	
Autema	14.454	12.533	15,3%	43	42	2,8%	37	36	3,6%	87,0%	86,4%	-609	76,3%
TOTAL ESPAÑA				43	42	2,8%	37	36	3,6%			-609	
Azores	10.223	8.591	19,0%	21	18	18,8%	18	15	22,5%	87,7%	85,1%	-269	89,2%
Via Livre				9	9	2,6%	2	2	14,5%	18,9%	16,9%	7	84,0%
TOTAL PORTUGAL				30	27	13,3%	20	17	21,7%			-263	
TOTAL MATRICES				12	10	24,3%	-36	-28	-28,5%				
TOTAL AUTOPISTAS				383	298	28,6%	266	197	35,4%	69,5%	66,0%	-4.469	

* 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% SEP-21 PARTICIP.	
	SEP-21	SEP-20	VAR.	SEP-21	SEP-20	VAR.	SEP-21	SEP-20	VAR.	SEP-21	SEP-20	SEP-21	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.175	1.136	3,4%	479	446	7,4%	402	365	10,1%	83,9%	81,8%	-5.605	43,2%
M4	28.618	25.678	11,4%	19	17	11,0%	10	9	7,3%	50,4%	52,1%	-63	20,0%
M3	34.245	31.929	7,3%	13	16	-14,0%	8	10	-14,8%	62,9%	63,5%	-74	20,0%
A-66 Benavente Zamora				17	18	-4,8%	15	16	-5,4%	88,9%	89,4%	-154	25,0%
Serrano Park				4	3	23,3%	3	-1	n.s.	67,1%	-35,1%	-32	50,0%
Algarve	13.086	11.410	14,7%	23	25	-10,3%	20	22	-9,8%	87,7%	87,3%	-65	20,0%
Norte Litoral*	23.176	21.931	5,7%	21	30	-30,1%	18	26	-30,1%	87,4%	87,3%	-87	20,0%
Toowomba				19	16	19,4%	4	3	41,1%	20,8%	17,6%	-227	40,0%

*Norte Litoral, la venta se completó en julio 2021. Cifras de tráfico hasta septiembre 2021. Datos de ventas y RBE hasta julio en 2021 y en 2020 hasta septiembre.

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Ventas	714	683	4,6%
RBE	599	559	7,3%
Margen RBE	83,9%	81,8%	
RE	525	485	8,2%
Margen RE	73,5%	71,0%	
Resultado financiero	-341	-327	-4,1%
Resultado antes de impuestos	184	158	16,8%
Impuesto de sociedades	-49	-41	-20,1%
Resultado neto	135	117	15,7%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	32	25	28,8%

LBJ

(Millones de dólares americanos)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Ventas	96	77	24,9%
RBE	78	58	33,2%
Margen RBE	81,3%	76,2%	
RE	58	39	48,8%
Margen RE	60,5%	50,8%	
Resultado financiero	-53	-81	34,8%
Resultado neto	5	-42	112,4%
Aportación a Ferrovial*	2	-20	111,7%

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Ventas	132	90	47,3%
RBE	115	76	51,6%
Margen RBE	87,2%	84,8%	
RE	93	58	59,5%
Margen RE	70,3%	65,0%	
Resultado financiero	-38	-38	-0,2%
Resultado neto	55	20	169,6%
Aportación a Ferrovial*	29	11	155,6%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Ventas	102	69	48,5%
RBE	86	57	50,0%
Margen RBE	84,1%	83,3%	
RE	68	43	59,4%
Margen RE	66,3%	61,8%	
Resultado financiero	-32	-30	-5,7%
Resultado neto	36	12	195,6%
Aportación a Ferrovial*	16	6	180,2%

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

I-77

(Millones de dólares americanos)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Ventas	25	13	89,7%
RBE	13	3	n.s.
Margen RBE	53,1%	22,8%	
RE	9	0	n.s.
Margen RE	36,8%	-2,6%	
Resultado financiero	-9	-8	-3,3%
Resultado neto	0	-9	105,5%
Aportación a Ferrovial*	0	-4	106,8%

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

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	SEP-21	SEP-20	VAR.	SEP-21	SEP-20	VAR.	SEP-21	SEP-20	Var. (pbs)
Heathrow SP	695	951	-26,9%	117	259	-54,8%	16,8%	27,1%	-1.026
Excepcionales y Ajustes	1	0	129,7%	6	-185	103,1%	88,6%	n.a.	n.a.
Total HAH	696	952	-26,9%	123	74	67,0%	17,6%	7,7%	992

HAH

(Millones de libras)	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	696	952	-26,9%	-26,9 %
RBE	123	74	67,0%	-53,0 %
Margen RBE	17,6%	7,7%		
Amortizaciones y deterioros	-633	-566	12,0%	-12,0 %
RE	-511	-492	-3,8%	-67,8 %
Margen RE	-73,4%	-51,7%		
Resultado financiero	-979	-751	-30,3%	-17,4 %
Rtdo. antes de impuestos	-1.490	-1.244	-19,8%	(36,8)%
Impuesto de sociedades	138	107	29,0%	n.s.
Resultado neto	-1.351	-1.136	-18,9%	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	-269	-321	15,9%	n.s.

CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	4.395	4.259	3,2%	4,9%
RBE	187	104	78,9%	81,6%
RBE margen	4,2%	2,5%		
RE	107	25	n.s.	n.s.
RE margen	2,4%	0,6%		
Cartera*	12.297	11.025	11,5%	10,0%

BUDIMEX	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.218	1.266	-3,8%	-1,4%
Construcción	1.128	1.243	-9,2%	-7,2%
FB Serwis	123	97	27,4%	30,6%
Otros	-33	-74		
RBE	112	77	45,1%	49,0%
RBE margen	9,2 %	6,1 %		
RE	88	56	58,8%	63,2%
Construcción	58	47	24,9%	27,7%
FB Serwis	17	12	45,0%	48,6%
Otros	13	-3		
RE margen	7,2 %	4,4 %		
Cartera*	3.311	3.083	7,4%	8,4%

WEBBER	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	730	776	-5,9%	-0,7%
RBE	48	40	21,5%	28,9%
RBE margen	6,6%	5,1%		
RE	30	19	61,5%	72,5%
RE margen	4,1%	2,4%		
Cartera*	1.875	1.486	26,2%	19,4%

F. CONSTRUCCIÓN	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.313	2.096	10,3%	9,9%
RBE	7	-30	122,0%	n.s.
RBE margen	0,3%	-1,4%		
RE	-20	-56	64,1%	n.s.
RE margen	-0,9%	-2,7%		
Cartera*	6.269	5.561	12,7%	10,0%

OTROS	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	134	121	10,0%	16,0%
RBE	19	17	13,9%	20,1%
RBE margen	14,5%	14,0%		
RE	9	6	32,7%	39,9%
RE margen	6,4%	5,3%		
Cartera*	842	896	-6,0%	-0,9%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

AGS

(Millones de libras)	SEP-21	SEP-20	VAR.
Total Ventas AGS	52	57	-8,7%
Glasgow	24	29	-17,5%
Aberdeen	22	22	-0,5%
Southampton	6	6	7,0%
Total RBE AGS	-11	-13	14,6%
Glasgow	-8	-8	-6,5%
Aberdeen	1	2	-11,3%
Southampton	-5	-7	36,6%
Margen RBE AGS	-21,4%	-23,0%	n.s.
Glasgow	n.s.	-26,6%	n.s.
Aberdeen	n.s.	7,6%	n.s.
Southampton	n.s.	-120,3%	n.s.

SERVICIOS

SERVICIOS**	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	3.898	3.549	9,8%	9,8%
RBE	311	161	92,9%	75,2%
RBE margen	8,0%	4,5%		
Cartera*	11.471	11.122	3,1%	0,7%

ESPAÑA	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.569	1.466	7,0%	10,6%
RBE	195	133	47,0%	48,4%
RBE margen	12,5%	9,1%		
Cartera*	4.023	3.813	5,5%	5,5%

REINO UNIDO	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.159	1.885	14,5%	11,4%
RBE	108	25	n.s.	162,8%
RBE margen	5,0%	1,3%		
Cartera*	7.144	7.008	1,9%	-2,2%

INTERNACIONAL	SEP-21	SEP-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	170	198	-13,7%	-11,9%
RBE	8	3	145,5%	51,7%
RBE margen	4,5%	1,6%		
Cartera*	303	300	0,8%	9,0%

*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. 2021-2020	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2021-2020
Libra Esterlina	0,8596	-6,1%	0,8627	-2,6%
Dólar Americano	1,1571	-0,9%	1,1923	5,5%
Dólar Canadiense	1,4680	-5,9%	1,4921	-2,6%
Zloty Polaco	4,6093	-2,5%	4,5482	-5,3%
Dólar Australiano	1,6042	2,3%	1,5831	2,5%

Anexo III – Hechos posteriores al cierre de 9M 2021

Ferrovial informa que su filial Cintra ha presentado una oferta para la adquisición de un máximo del 24,90% del capital de la sociedad india IRB Infrastructure Developers Limited.

El 26 de octubre 2021, Cintra, filial de autopistas de Ferrovial, ha presentado una oferta para la posible adquisición de un máximo del 24,90% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers Ltd, por un importe de inversión máximo de 364,64 millones de euros (teniendo en cuenta un tipo de cambio de 1 EUR = 87,216 INR). La operación se realizaría a través de una ampliación de capital preferente. IRB Infrastructure Developers es uno de los líderes sectoriales del mercado indio, gestionando 23 proyectos y alrededor de 2.000 kilómetros de autopistas.

El cierre de la operación está sujeto a que Cintra, IRB Infrastructure Developers y Virendra D. Mhaiskar (y su familia y su sociedad holding), accionista mayoritario, lleguen a un acuerdo definitivo sobre la transacción, que deberá ser posteriormente aprobada por la Junta de Accionistas de la sociedad y sometida a las correspondientes aprobaciones de las entidades financieras y administrativas. El cierre final de la operación se estima para el primer trimestre de 2022.

En caso de completarse la operación, Cintra sería un accionista minoritario relevante con presencia en el Consejo de Administración de la compañía, pero no otorgará a Cintra derechos de control sobre IRB Infrastructure Developers. Además, Cintra apoyaría a la compañía en su desarrollo y transferiría su amplia experiencia internacional en la gestión de autopistas y análisis de nuevas inversiones.

Acuerdo de desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España.

En octubre, Ferrovial ha llegado a un acuerdo para la venta de su negocio de Servicios de Infraestructuras en España a Portobello Capital, operación que se produce en el marco del proceso de desinversión de Ferrovial Servicios. La transacción, que incluye el traspaso de los negocios de mantenimiento y conservación de infraestructuras y facility management, alcanza un valor de empresa (enterprise value) de aprox. 186 millones de euros, siendo el valor estimado de las acciones (equity value) a diciembre de 2021 de aprox. 171 millones de euros. El contrato de compraventa prevé además que Ferrovial reciba cantidades variables (earn-outs), valoradas en aprox. 50 millones de euros de acuerdo al plan de negocio, si se cumplen determinados requisitos tras el cierre de la transacción. A la fecha de cierre de la venta, Ferrovial adquirirá el 24,99% del capital de la sociedad compradora. El importe de la inversión ascendería aproximadamente a 20 millones de euros, aunque dependerá del precio que finalmente pague la parte compradora.

El cierre de la transacción queda pendiente de las condiciones habituales en este tipo de operaciones y se espera que tenga lugar en 1T 2022. Se espera que la transacción, excluyendo los earn-outs, no produzca un impacto relevante en las cuentas consolidadas de Ferrovial, ya que el valor en libros de este negocio es similar al valor estimado de las acciones a diciembre de 2021.

El área de Infraestructuras de Ferrovial Servicios reportó ventas de 822 millones de euros y RBE de 29 millones de euros en 2020, con una cartera dealcanzaba 1.565 millones de euros a 9M 2021.

Anexo IV – Litigios

Litigios SH-130: Autopistas y Construcción

Como se indicaba en las cuentas anuales de 2020, existían 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 Ferrovial Construcción.

Ambos litigios han sido resueltos, habiendo alcanzado demandante y demandadas un acuerdo.

Anexo V – 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

En el Consejo de Administración celebrado el 26 de octubre de 2021, se fijaron los términos del segundo dividendo flexible (equivalente al dividendo a cuenta de 2021). El número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una nueva acción (87), el precio establecido al que se garantiza la compra de derechos (0,305 euros por cada derecho) y el plazo de la transacción.

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.

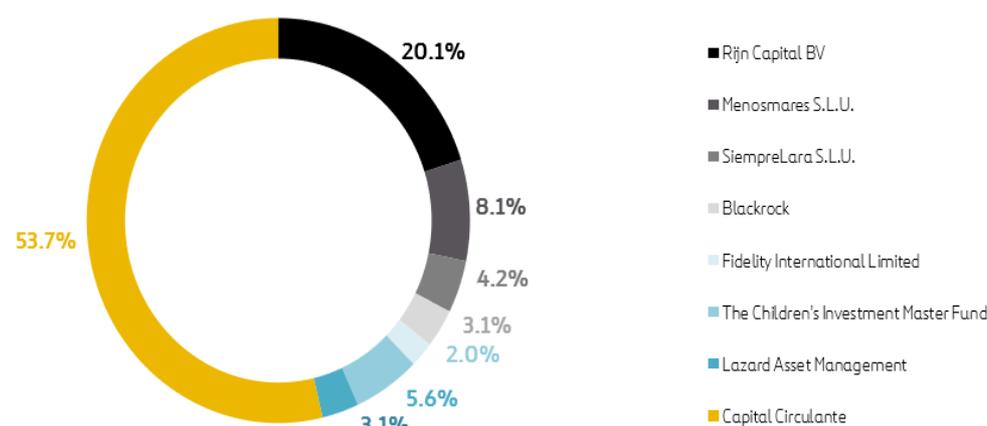
Adicionalmente a las acciones adquiridas por el plan de recompra de acciones, a cierre de septiembre 2021 Ferrovial mantenía 8.804.709 acciones propias de las cuales 8.144.284 acciones fueron adquiridas en 2021 y está previsto amortizar a lo largo de 2021.

El capital social de Ferrovial a 30 de septiembre 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.

En el Consejo de Administración celebrado el 26 de octubre de 2021, se aprobaron los términos de un programa de autocartera discrecional de hasta 200 millones de euros.

Anexo VI – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 30 DE SEPTIEMBRE DE 2021



Anexo VII – 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 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.
- **Comparativas:** 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 períodos 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 períodos.
 - Eliminación en ambos períodos de los costes de reestructuración.
 - En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el período actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).

- 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 períodos 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.

• **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:

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

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

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

CARTERA

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