

FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Resultados enero – septiembre 2020



29 de octubre de 2020

AVISO LEGAL

El presente informe no constituye unas Cuentas Intermedias en el sentido de la NIC 34. La información financiera de 9M 2020 que se incluye en el presente informe refleja el impacto del brote de COVID-19, principalmente desde la segunda mitad de marzo. No obstante, en este momento, habida cuenta de la incertidumbre respecto al ritmo y magnitud de recuperación de la actividad, no es posible predecir cómo influirá la crisis sanitaria en los estados financieros de 2020 del Grupo Ferrovial, sobre todo en relación con los test de deterioro de activos, el valor razonable de las actividades discontinuadas o las provisiones por contratos onerosos. Ferrovial seguirá vigilando de cerca las condiciones comerciales y las futuras pruebas sobre los impactos económicos de carácter más general.

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

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

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



2019 Constituent
MSCI ESG
Leaders Indexes



DEPARTAMENTO DE RELACIÓN CON INVERSORES

email: ir@ferrovial.es

T: +34 91 586 27 30

www.ferrovial.com

Ferrovial – Resultados enero – septiembre 2020

Ferrovial continúa incrementando su liquidez hasta niveles históricos (7.541 millones de euros) y su posición neta de tesorería ex-infraestructuras (más de 1.698 millones de euros)

- **Sólida generación de flujo de caja en Construcción** (F. Actividad antes de impuestos 103 millones de euros) y evolución favorable en Servicios (F. Actividad operativos antes de impuestos de 370 millones de euros)
- **407 ETR distribuyó 250 millones de dólares canadienses en el 3T 2020** (un total de 562,5 millones de dólares canadienses en 9M 2020)
- Entre las **desinversiones** figuran: **Broadspectrum** (300 millones de euros) y el **5% de Budimex** (57 millones de euros).
- La compañía sigue centrada en proteger su liquidez y en seguir fortaleciendo su posición financiera, tanto a nivel corporativo como a nivel de activos.

LBJ completó con éxito la refinanciación de sus PABs (*Private Activity Bonds*) (622 millones de dólares)

Ferrovial acordó la **venta de las autopistas Norte Litoral & Algarve** (171 millones de euros). La entrada de efectivo no está incluida a cierre de septiembre (autorización pendiente).

COVID-19:

- El tráfico en **autopistas** se ha visto muy afectado, aunque su evolución mostró una mejora cuando se redujeron las restricciones.
- El **tráfico aéreo** se ha visto afectado por las restricciones regulatorias para viajar al Reino Unido. Las medidas de mitigación incluyen la reducción de gastos de explotación (opex) en 300 millones de libras para 2020E.
- Alto nivel de producción en **Construcción** con mejora de márgenes (1% margen RE). El impacto del COVID-19 se limitó a 44 millones de euros (en línea con 1S 2020).
- El RBE de **Servicios** (actividad discontinuada) tuvo un impacto de 99 millones de euros por el COVID-19, pero muestra crecimiento ex-COVID-19.

Eficiencias operativas: reducción del opex, revisión de los planes de inversión en capital (capex) y reestructuración.

- Optimización de las operaciones (Heathrow, AGS); reestructuración corporativa según el plan; optimización de los gastos de estructura e iniciativas de ahorro en todo el Grupo.

IMPACTO COVID-19

Los resultados de **9M 2020 se han visto afectados por el COVID-19**. Una pandemia global que ha tenido un impacto sin precedentes y ha provocado que los gobiernos de todo el mundo hayan tenido que tomar medidas para reducir el contacto social. Como consecuencia, el crecimiento económico se ha paralizado y las perspectivas de recuperación son inciertas.

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

Ferrovial sigue centrado en proteger su liquidez y su posición financiera. En septiembre de 2020, la liquidez a nivel de ex-proyectos de infraestructuras alcanzaba un récord de 7.541 millones de euros, incluidas las líneas disponibles por valor de 608 millones de euros. La posición neta de tesorería ex-infraestructuras se sitúa en 1.698 millones de euros al cierre de septiembre de 2020 (incluyendo actividades discontinuadas). En 9M 2020, Ferrovial adoptó varias medidas para reforzar la posición financiera:

- El 14 de mayo de 2020, Ferrovial llevó a cabo la emisión de 650 millones de euros de bonos corporativos a 6 años, con un cupón del 1,382%. El 24 de junio de 2020, se suscribieron 129,9 millones de euros adicionales del bono.
- Se dispusieron aproximadamente 645 millones de euros de líneas de crédito renovables sindicadas, así como 510 millones de euros en nuevas líneas de liquidez.
- Pandemic Emergency Purchase Programme (PEPP) del BCE: 575 millones de euros se emitieron a través del programa de ECP, con un tipo medio del -0,10% y vencimientos de entre 6 y 12 meses. Adicionalmente, se han emitido ECP por 698 millones de euros a tasas negativas.

Ferrovial está firmemente comprometido apoyando la comunidad para enfrentar la pandemia. Creó el fondo "Ferrovial juntos COVID-19" para destinar donaciones de equipamiento médico, proyectos de investigación de vacunas y ayudas alimentarias a población desfavorecida.

A nivel operativo, la pandemia del COVID-19 empezó a afectar a las actividades de Ferrovial en la última parte de marzo y continuó con distinto nivel de incidencia desde entonces, en función de las restricciones de movilidad y las cuarentenas.

- **En Autopistas**, los niveles de tráfico alcanzaron su punto más bajo a principios de abril, y se han incrementado desde entonces a medida que las restricciones disminuyeron y la reapertura de la economía avanzó. El tráfico de las Managed Lanes en Texas se recuperó rápidamente hasta mediados de verano, cuando un nuevo repunte de casos de coronavirus en Texas retrasó los planes restantes de reapertura, lo que tuvo un impacto negativo en el tráfico. Desde entonces, ha mostrado una continua recuperación.

- **407 ETR:** -44,5% en 9M 2020.

- **Managed Lanes Texas:** NTE -28,0%, LBJ -36,3% y NTE35W -16,2% en 9M 2020.

Estos activos gozan de una posición financiera sólida, así como de liquidez.

- **En Aeropuertos**, el tráfico estuvo muy impactado por el COVID-19 en 9M 2020:

- **Heathrow:** el tráfico de pasajeros descendió un -68,9% en 9M 2020, tras la reducción de vuelos a una serie de países debido a los brotes de COVID-19, el cierre de fronteras y las cuarentenas impuestas. Heathrow cuenta con una tesorería y líneas de crédito comprometidas por valor de unos 2.400 millones de libras, lo que supone liquidez suficiente para atender todas las necesidades futuras por lo menos durante 12 meses en un escenario sin ingresos, o hasta 2023 aplicando las provisiones de tráfico de HAH. En julio, los bonistas de Heathrow Finance aprobaron una dispensa (*waiver*) del ICR para el 31 de diciembre, y una enmienda sobre los covenants del RAR de 95,0% y 93,5% para 2020 y 2021, respectivamente. Este mes de octubre, el activo fortaleció su estructura de capital mediante deuda subordinada (línea de ADI Finance 2 Ltd por valor de 750 millones de libras) y se recaudaron unos 1.400 millones de libras mediante la emisión de deuda Heathrow SP de clase A en los mercados de capitales.

- **AGS** también ha experimentado una caída significativa en los niveles de tráfico (-73,1% en 9M 2020) debido al COVID-19 y la quiebra de Flybe. En junio, AGS acordó una dispensa (*waiver*) sobre el cumplimiento de los covenants financieros (ratio de apalancamiento y DSCR) para junio y diciembre 2020. AGS los accionistas y los prestamistas mantienen conversaciones para apoyar a la sociedad en los próximos meses. El saldo total de tesorería ascendía a 35 millones de libras a 30 de septiembre de 2020.

- **Construcción:** el impacto del COVID-19 a cierre de septiembre estuvo en línea con la cifra del 1S 2020 (-44 millones de euros a nivel de RE), mientras que la producción se mantuvo elevada. El impacto se debió a los paros temporales, retrasos, costes de aceleración y material sanitario y de seguridad adicional.
- **Servicios:** el impacto del COVID-19 en el RBE supuso una pérdida de -99 millones de euros a septiembre de 2020. Las actividades más afectadas en España fueron las de servicios relacionados con el transporte y mantenimiento de infraestructuras debido a las restricciones de la movilidad. En Amey, los efectos de la pandemia se apreciaron con posterioridad y están relacionados con el retraso de operaciones no esenciales, menor actividad industrial y restricciones a la movilidad.

MEDIDAS MITIGADORAS

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

- **Ferrovial** continúa con su programa de reducción de costes en todo el grupo. El nuevo modelo operativo facilitará una reducción de costes por valor de 50 millones de euros al año a partir de 2021 y una reducción de costes de 26 millones de euros en 2020. En el marco de este plan se contabilizaron 39 millones de euros de provisiones en 1T 2020. Para 2020E se esperan 21 millones de euros como ahorros adicionales de opex en relación con la COVID-19.
- **Autopistas:** todas las autopistas han realizado una revisión de sus planes de opex y capex. En términos de opex, se han ajustado los costes de mantenimiento y cobro y se han reducido los programas de publicidad y marketing, al mismo tiempo que se mantienen los niveles de calidad y seguridad. Todos los planes de capex no esenciales se han retrasado.
- **Aeropuertos:** Heathrow y AGS han tomado medidas con el propósito de mitigar el impacto en la cuenta de resultados y de preservar los niveles de liquidez. En términos de opex, estas medidas incluyen rediseñar la estructura de la organización, reducir la remuneración de empleados, renegociar contratos con proveedores, utilizar el esquema de bajas temporales del gobierno y eliminar los costes no esenciales, junto con la reducción del capex. En 2020, Heathrow espera disminuir el opex en al menos 300 millones de libras y el capex en más de 650 millones de libras. En este sentido, Heathrow ha registrado una provisión por 103 millones de libras en relación con su programa de transformación, para simplificar operaciones y reducir costes, junto con un deterioro en activo fijo por la cancelación o retraso de ciertos proyectos de inversión de 85 millones de libras. AGS ha tomado medidas para disminuir opex en 34 millones de libras y capex en 23 millones de libras en 2020, además han registrado una provisión de reestructuración de 2 millones de libras.
- **Construcción:** las medidas para limitar el impacto incluyen una reducción de costes, así como la presentación de reclamaciones de compensación por el impacto que pueda generar en el retraso y/o en el coste de ejecución de los proyectos en el caso de aquellos contratos cubiertos por cláusulas de fuerza mayor o similares.
- **Servicios:** la sociedad recurrirá a las medidas de flexibilización proporcionadas por los diversos gobiernos, incluyendo despidos temporales, aplazamientos en el pago de impuestos y aprovechar el anticipo de cobros de clientes públicos.

9M 2020 RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas** se mantuvieron en 4.569 millones de euros (+11,1% comparable) gracias al aumento de las ventas de Construcción (+14,2% comparable) que se vio compensado en parte por una menor aportación de Autopistas (-19,9% comparable).
- **RBE:** 241 millones de euros (20 millones de euros en 9M 2019, impactado por la provisión de -345 millones de euros dotada en Construcción en 1T 2019). El RBE de 9M 2020 está impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la compañía y por la reducción en -46 millones de euros debida al

cambio de clasificación de Autema de activo financiero a activo intangible.

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

El total de dividendos de los proyectos recibidos por Ferrovial alcanzaron 217 millones de euros en 9M 2020 (frente a 365 millones de euros de 9M 2019):

- **407 ETR: repartió 562,5 millones de dólares canadienses en 9M 2020, incluyendo la distribución en 3T 2020 (250 millones de dólares canadienses).** Los dividendos de la 407 ascendieron a 159 millones de euros para la participación de FER. El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier otro posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.
- **Heathrow repartió de 100 millones de libras en 1T 2020.** Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 29 millones de euros. No se permiten en Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%.
- **Resto Autopistas: 18 millones de euros** (7 millones de euros en 9M 2019).
- **Servicios: 10 millones de euros en dividendos de proyectos** (33 millones de euros en 9M 2019).

REFINANCIACIÓN DE LBJ

Ferrovial, a través de Cintra, completó la refinanciación de los *Private activity Bonds* (PAB) con la emisión de nuevos bonos (ingresos de 622 millones de dólares). Este acuerdo de refinanciación de los PAB ha reducido el coste de la deuda (la "rentabilidad al vencimiento" de los nuevos PAB es del 2,92% frente al 7-7,5% de los cupones de los anteriores PAB).

VENTA DE AUTOPISTAS PORTUGUESAS

Dentro de la estrategia de rotación de activos maduros de la Sociedad, Ferrovial vendió su participación en dos autopistas portuguesas PPP basadas en pagos por disponibilidad. El 14 de septiembre, Ferrovial alcanzó un acuerdo a través de Cintra para vender su 49% de la participación en Norte Litoral y su 48% de participación en Via do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners por 171 millones de euros. Como parte del acuerdo, Cintra tendrá un contrato de gestión de ambos activos. Se espera que la transacción se complete cuando se reciban las aprobaciones necesarias de las autoridades e instituciones financieras portuguesas.

VENTA DE BROADSPECTRUM

Tras el acuerdo alcanzado entre Ferrovial y Ventia Services Group para la venta de Broadspectrum en diciembre de 2019, el 30 de junio, Ferrovial concluyó la venta. El precio de la operación (acciones y préstamos de accionistas) ascendió a 465 millones de dólares australianos (aproximadamente 288 millones de euros, incluyendo costes de transacción). La cifra no incluye la participación de Ferrovial del 50% en TW Power Services, adquirida por otro socio de esta sociedad, Worley, por 20 millones de dólares australianos (aproximadamente 12 millones de euros) en julio.

VENTA DE PARTICIPACIÓN EN BUDIMEX

En junio de 2020, Ferrovial vendió una participación en Budimex (5%), sin impacto en la cuenta de resultados. Ferrovial mantiene una participación mayoritaria (50,1%). El impacto en el flujo de caja de septiembre fue de 57 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: el tráfico se ha visto impactado por el COVID-19, aunque la evolución mejoró conforme se suavizaron las restricciones y reabrieron las economías. El impacto negativo del COVID-19 ha sido más notorio en los vehículos ligeros, siendo más resiliente el tráfico pesado. Las ventas descendieron un -19,9% (comparable) y el RBE un -22,4% (comparable). El RBE se situó en 197 millones de euros, incluyendo el impacto por la reclasificación de Autema como activo intangible. El tráfico de la 407 ETR se ha visto muy afectado por las medidas adoptadas por la Provincia de Ontario para frenar la propagación del COVID-19, descendiendo un -44,5% en 9M 2020. La evolución de las Managed Lanes (ML) mostró una mejora sostenida desde la reapertura de la economía en mayo, aunque el tráfico notó el aumento de contagios en junio. Todas las autopistas sufrieron la mayor caída en abril, pero se han recuperado desde entonces a diferente ritmo.

Aeropuertos: el número de pasajeros de Heathrow descendió un -68,9% en 9M 2020; las ventas cayeron un -58,7% y el RBE ajustado un -82,2% en Heathrow SP. En AGS, el tráfico disminuyó un -73,1% con las ventas cayendo un 66,1% y el RBE un -117,5%.

Construcción: se mantuvo el elevado nivel de producción (ingresos +14,2% en términos comparables), con el 87% de la contribución internacional. El RE se situó en 44 millones de euros frente a -348 millones de euros de los primeros nueve meses de 2019, cuando se vio afectado por la provisión registrada en 1T 2019 correspondiente a tres contratos en los EE. UU. El margen de RE fue del 1,0% en 9M 2020, afectado por los sobrecostos derivados del COVID-19 (impacto estimado en -44 millones de euros). La cartera se situó en 10.605 millones de euros (-3,1% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 540 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): el resultado neto actividades discontinuadas se situó en -25 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadspectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21. Adicionalmente, y como reportado en junio, se ha registrado una provisión por ajuste en valor razonable en Amey por -44 millones de euros. El negocio de Servicios España ha registrado un resultado positivo de +83 millones de euros en 9M 2020 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). Ferroviario seguirá vigilando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de actividades discontinuadas conforme se vayan obteniendo más pruebas del impacto del brote en dichas actividades.

POSICIÓN FINANCIERA

1.698 millones de euros de caja ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas). La deuda neta infra se situó en 4.431 millones de euros (4.588 millones de euros en diciembre 2019). La deuda neta consolidada alcanzó 2.733 millones de euros (2.957 millones de euros en diciembre 2019).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	SEP-20	SEP-19
VENTAS	4.569	4.241
Provisión de Construcción*		-345
RBE	241	20
Amortización de inmovilizado	-155	-127
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-36	-24
RE**	50	-131
RESULTADO FINANCIERO	-207	-153
Puesta en equivalencia	-314	115
BAI	-472	-169
Impuesto sobre beneficios	0	-9
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-472	-177
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-25	41
RDO CONSOLIDADO	-496	-136
Rdo. atribuido a socios externos	-2	32
RESULTADO DEL EJERCICIO	-498	-104

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

(**) RE después de deterioro y enajenación de inmovilizado.

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	197	334	-41,1%	-22,4%
Aeropuertos	-12	-11	-8,9%	16,5%
Construcción	114	-297	138,5%	140,0%
Otros	-58	-6	n.a.	n.a.
Total RBE	241	20	n.s.	n.s.

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	SEP-20	SEP-19	COMPARABLE
Autopistas	331	487	-32,1%
Aeropuertos	55	439	-87,5%
Construcción Ex Provisión	114	60	91,7%
Otros	-21	-23	10,3%
Total RBE	479	962	-50,2%

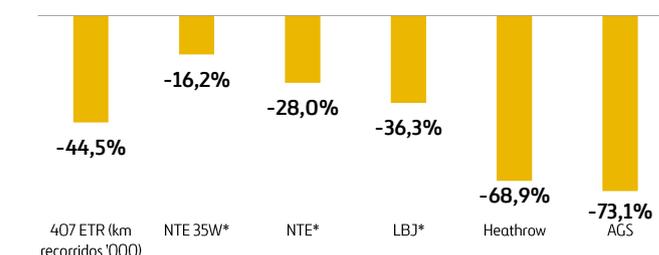
Cifras comparables

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	SEP-20	DIC-19
PNT ex-proyectos infraestructura	1.698	1.631
PNT proyectos infraestructura	-4.431	-4.588
Autopistas	-4.112	-4.220
Resto	-319	-368
Posición neta de tesorería total	-2.733	-2.957

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

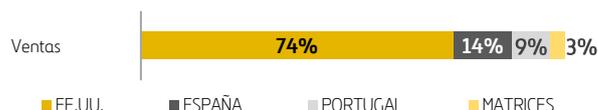
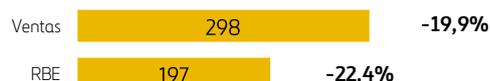
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO



*Transacciones

Autopistas

€mn; Comparable % (RBE)



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

COVID-19 UPDATE

La pandemia, junto con la contracción económica resultante, se espera que continúe teniendo un impacto en la demanda de viajes por carretera en GTA (Great Toronto Area). En 407 ETR se han observado constantes mejoras en el volumen de tráfico en 3T 2020, a medida que Ontario redujo las restricciones y las empresas volvieron a abrir.

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

TRÁFICO

	SEP-20	SEP-19	VAR.
Longitud media (km)	21,10	21,92	-3,7%
Trafico/trayecto (mn)	53,85	93,50	-42,4%
VKTs (mn)	1.136,48	2.049,27	-44,5%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	12,52	11,90	5,2%

VKT (Vehicle kilometres travelled)

En 9M 2020, los km recorridos (VKTs) cayeron un -44,5% principalmente a causa de la reducción del tráfico por las medidas adoptadas por Ontario para combatir la propagación del COVID-19. Alcanzó su nivel más bajo a principios de abril, pero aumentó gradualmente durante la reapertura escalonada de la economía. A 31 de julio, todas las regiones de Greater Toronto y Hamilton Area (GTHA) entraron en Fase 3. Los casos de COVID-19 han aumentado significativamente desde los mínimos de mediados de agosto y la provincia ha declarado la segunda oleada. El 19 de septiembre, la provincia de Ontario aprobó nuevas restricciones para los encuentros sociales no controlados y privados de 10 personas en interiores y 25 en exteriores, como respuesta al aumento diario de casos de COVID-19. La asistencia presencial a las escuelas es voluntaria, y la demanda de enseñanza online ha aumentado desde la segunda oleada. El 10 de octubre, Toronto entró en "Fase 2 modificada": se reduce el máximo de personas en acontecimientos públicos y encuentros sociales, se prohíbe el acceso a interiores de bares y restaurantes, y se cierran gimnasios, cines y otras actividades en locales cerrados.

Tráfico mensual (VKTs)



PyG

(Millones de dólares canadienses)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Ventas	683	1.126	-39,3%
RBE	559	984	-43,2%
margen RBE	81,8%	87,4%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas

- Ingresos de peajes** (91% del total): -40,6% hasta 624 millones de dólares canadienses, principalmente a causa del descenso del tráfico provocado por el impacto del COVID-19, contrarrestado por el incremento de las tarifas desde el 1 de febrero de 2020. El ingreso medio por viaje aumentó +5,2% respecto a 9M 2019.
- Ingresos de cuota** (9% del total) 59 millones de dólares canadienses (-16,2%) por el descenso de los gastos de comisión de cuentas debido al descenso de los volúmenes de viajes y la suspensión temporal de los pagos de alquiler de transpondedores, los cargos por cuotas abonadas fuera de plazo y las cuotas de cumplimiento de los nuevos avisos de denegación de matrículas durante 2T 2020 destinados a paliar el impacto económico del COVID-19 en los clientes, compensado por tarifas de servicio más altas debido a la apertura de la extensión II de 407 a fines de 2019.

OPEX -12,5% debido a un descenso de costes de operaciones de clientes derivado de menores costes relacionados con el cobro de peajes, comisiones bancarias y costes de facturación y una menor provisión para cuentas dudosas, unido a un descenso de los costes de las operaciones de la carretera por la reclasificación de determinados costes de mantenimiento durante el invierno como gastos de amortización y menores costes de contrato por la finalización de la extensión II de 407 en 2019. Estos descensos se compensaron con mayores gastos generales y administrativos por el aumento de los donativos a organizaciones benéficas en relación con el COVID-19 por parte de 407 ETR y mayores costes operativos debido al aumento de costes de seguridad y consultoría para la planificación de recursos de la empresa (ERP).

RBE -43,2%, a causa del descenso del tráfico y los ingresos debido a la pandemia del COVID-19, parcialmente compensado por el descenso del opex. El margen RBE fue del 81,8% frente al 87,4% de 9M 2019.

En 9M 2020, 407 ETR repartió dividendos por importe de 562,5 millones de dólares canadienses, incluyendo la distribución en 3T 2020 de 250 millones de dólares canadienses. Los dividendos de la 407 ascendieron a 159 millones de euros para la participación de FER. El Consejo de la 407 ETR seguirá monitorizando la situación actual de la pandemia y analizará cualquier otro posible reparto de dividendos a los accionistas, según corresponda.

Deuda neta a cierre de diciembre: 8.386 millones de dólares canadienses (coste medio 4,56%). Un 59% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos son 10 millones de dólares canadienses este año, 17 millones de dólares canadienses en 2021 y 318 millones de dólares canadienses en 2022.

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

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

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

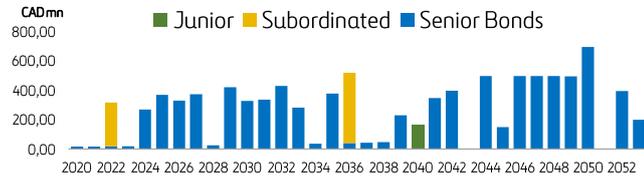
Además, 407 ETR anunció el pago anticipado de:

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

CALIFICACIÓN CREDITICIA

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

VENCIMIENTOS DE LOS BONOS



TARIFAS

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

MANAGED LANES TEXAS (EE.UU.)

El tráfico de las Managed Lanes (MLs) se ha visto muy afectado durante el brote de COVID-19 a causa de la restricción en la movilidad. Alcanzó su punto de descenso máximo a principios de abril, con unas limitaciones a la movilidad más severas y el cierre de los colegios. La región pasó de una rápida reapertura el 15 de mayo a una situación con más restricciones tras el repunte de casos de junio. Las limitaciones se han ido retirando paulatinamente desde entonces. A 21 de septiembre, el gobierno de Texas anunció que los comercios minoristas, los restaurantes, las oficinas y los gimnasios podrían reabrir al 75% del aforo. Los colegios de varios distritos de Dallas Fort Worth están dando clases online desde finales de agosto, y presenciales desde el 5 de octubre (19 de octubre en Fort Worth).

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

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 9M 2020, el tráfico se redujo un **-28,0%** a causa de las restricciones de movilidad por el COVID-19. Desde la reapertura en mayo, la recuperación del tráfico ha sido progresiva.

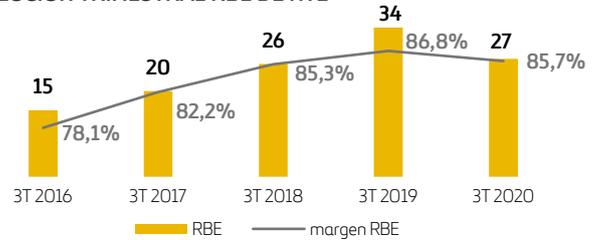
	SEP-20	SEP-19	VAR.
Transacciones (mn)	18	25	-28,0%
Ventas (USD mn)	90	113	-20,6%
RBE (USD mn)	76	98	-22,1%
margen RBE	84,8%	86,4%	

La **tarifa media por transacción en 9M 2020** alcanzó los 4,9 dólares frente a los 4,4 dólares de 9M 2019 (+10,3%).

Ventas ascendió a 90 millones de dólares (-20,6% frente a 9M 2019) debido a las medidas de confinamiento por la pandemia del COVID-19.

RBE ascendió a 76 millones de dólares (-22,1% vs. 9M 2019). El margen RBE fue del 84,8% (-166 puntos básicos respecto a 9M 2019).

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL RBE DE NTE



La **deuda neta de NTE** a septiembre 2020 alcanzó los 1.198 millones de dólares (1.234 millones en diciembre de 2019), con un coste medio de 3,72%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonds
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

El tráfico se redujo en un **-36,3%** en 9M 2020, con una disminución desde marzo con el impacto del COVID-19, compensando el fuerte crecimiento en enero y febrero (+11,6% agregado). LBJ, al igual que NTE, experimentó un decrecimiento similar en la demanda. La construcción del proyecto 635E continuó durante la pandemia, que introducirá una ML en cada dirección a lo largo de 10 millas desde el este de LBJ.

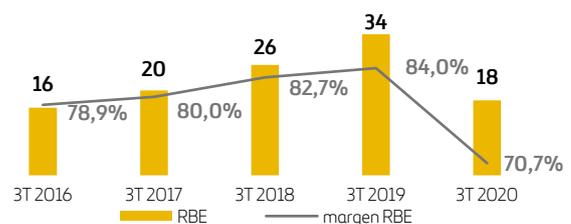
	SEP-20	SEP-19	VAR.
Transacciones (mn)	23	35	-36,3%
Ventas (USD mn)	77	113	-31,8%
RBE (USD mn)	58	94	-37,6%
margen RBE	76,2%	83,3%	

La **tarifa media por transacción** en 9M 2020 alcanzó 3,4 dólares frente a los 3,2 dólares de 9M 2019 (+6,5%).

Las ventas ascendieron a 77 millones de dólares (-31,8% vs. 9M 2019) debido a mayores tarifas, compensadas por el descenso del tráfico debido a la situación del COVID-19.

El **RBE** ascendió a 58 millones de dólares estadounidenses (-37,6% frente a 9M 2019). El margen RBE fue del 76,2% (-712 puntos básicos frente a 9M 2019).

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL RBE DE LBJ



Refinanciación: Ferrovial, a través de Cintra, completó la refinanciación de los PAB con la emisión de nuevos bonos (ingresos de 622 millones de dólares). Este acuerdo de refinanciación de los PAB ha reducido el coste de la deuda (la "rentabilidad al vencimiento" de los nuevos PAB es del 2,92% frente al 7-7,5% de los cupones de los anteriores PAB).

La **deuda neta de LBJ** a septiembre 2020 alcanzó los 1.428 millones de dólares (1.407 millones en diciembre 2019), con un coste medio del 6,34% incluyendo la cancelación de las comisiones activadas de los PABs antiguos (el proceso de refinanciación se produjo a finales de septiembre).

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

El tráfico de la NTE 35W disminuyó un -16,2% en 9M 2020. El descenso en el tráfico provocado por el COVID-19 estuvo parcialmente compensado por el periodo de *ramp-up* y por la mayor proporción de vehículos pesados, siendo la NTE 35W la ML que ha tenido el menor descenso de tráfico de las tres MLs en Texas.

Evolución Trimestral	SEP-20	SEP-19	VAR.
Transacciones (mn)	20	24	-16,2%
Ventas (USD mn)	69	64	7,5%
RBE (USD mn)	57	32	77,0%
margen RBE	83,3%	50,6%	

La **tarifa media por transacción** en 9M 2020 alcanzó los 3,4 dólares frente a los 2,6 dólares del mismo período de 2019 (+28,5%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x).

Ventas alcanzaron 69 millones de dólares (+7,5% respecto a 9M 2019) debido a mayores tarifas, compensadas en parte por las medidas de confinamiento debido a la pandemia del COVID-19.

RBE ascendió a 57 millones de dólares (+77,0% frente a 9M 2019), con un margen RBE del 83,3%. El EBITDA de la NTE35W a septiembre 2019 se vio afectado por el pago de la comisión de éxito de la NTE3C (20 millones de dólares).

La **deuda neta de NTE 35W** a septiembre de 2020 alcanzó 884 millones de dólares, a un coste medio de 4,49% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global)



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

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

Duración: la concesión termina en 2061

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

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

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

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

El COVID-19 ha afectado negativamente al tráfico, especialmente desde la semana del 22 de marzo, cuando las autoridades del área de Charlotte ordenaron el confinamiento. El de la I-77 ha experimentado un aumento continuo desde que alcanzara su punto más bajo a principios de abril. Desde el inicio de mayo se han levantado paulatinamente las restricciones.

Evolución Trimestral	SEP-20
Transacciones (mn)	15
Ventas (USD mn)	13
RBE (USD mn)	3
margen RBE	22,8%

OTRAS AUTOPISTAS

Ferrovial incluye en su cartera varias autopistas que son, principalmente, proyectos por disponibilidad ubicados en países con bajas rentabilidades en sus bonos del Estado (España, Portugal e Irlanda) y larga duración (vencimientos medios totales de 16 años). Entre los proyectos por disponibilidad más relevantes sin riesgo de tráfico o equivalentes mantenidos por Ferrovial se encuentran: A-66, Algarve, Norte Litoral y M3.

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

- **España:** el tráfico durante 9M 2020 se ha visto afectado por COVID-19. Desde principios de marzo, se vio afectado por la declaración del estado de alarma y las medidas de confinamiento. Alcanzó su punto de mayor descenso en abril, con un -88,6% en Ausol I y un -79,9% en Ausol II. El 4 de mayo comenzó la reapertura de la economía, durante dicho período, las caídas se fueron suavizando paulatinamente. Sin embargo, el aumento de los casos en España y las consiguientes cuarentenas a los viajeros procedentes de España han reducido enormemente el número de turistas en el 3T. El tráfico descendió en 9M 2020 -45,2% en Ausol I y -37,4% en Ausol II
- **Portugal:** el tráfico también se ha visto afectado por el COVID-19. Las restricciones de movilidad impuestas en Portugal provocaron caídas significativas entre marzo y junio. El tráfico alcanzó su nivel más bajo en abril, con caídas del -78,8% en Algarve, -62,0% en Norte Litoral y -63,8% en Azores. La reapertura de la economía se inició el 4 de mayo y el tráfico comenzó a recuperarse gradualmente, algo más rápido en Norte Litoral y Azores gracias a su menor dependencia del turismo. Algarve se benefició parcialmente de las trabas impuestas a los viajes a España. El tráfico en 9M 2020 cayó un -34,6% en Algarve, un -19,5% en Norte Litoral y un -21,1% en Azores.
- **Irlanda:** el tráfico se vio influido también por las restricciones de movilidad impuestas debido al COVID-19. Las restricciones de la movilidad provocaron caídas mensuales que en abril llegaron al -72,4% en M4 y al -69,4% en M3. La reapertura arrancó el 18 de mayo, pero, desde agosto, el Gobierno respondió a los nuevos brotes con más restricciones de movilidad. El tráfico de 9M 2020 cerró con un descenso del -28,2% en M4 y del -23,9% en M3.

ACTIVOS EN DESARROLLO

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles		-74	-757	
NTE 35W(*)		-74	-757	54%
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles		-652	-1.637	
I-66		-652	-1.637	50%
Activos financieros	-80	-57	-1.479	
Ruta del Cacao (**)	-54		-142	30%
Silvertown Tunnel	0	-25	-300	23%
Bratislava		-30	-803	35%
OSARs	-26	-2	-234	50%

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

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

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EEUU):** El proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, aprox. 6,7 millas. Los trabajos de construcción ya han comenzado y se prevé que la autopista abra a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 6%.
- **I-66 (Virginia, EEUU):** el proyecto supone la construcción de 35 Km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). El plazo de construcción durará hasta diciembre de 2022, y la concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. Los trabajos de diseño y construcción están completados al 45%.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 81 Km de nueva carretera, mejora de 108 Km de carretera existente, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción se encontraban completos en un 61% en agosto. El 3 de junio se inauguró una sección de 39 km de autopista.
- **Bratislava (Eslovaquia):** 59 km de autopista que comprende una circunvalación de 4 a 6 carriles al sur de Bratislava (D4) y una autopista de 4 carriles (R7) desde el centro de Bratislava hacia el sureste. La concesión tiene una duración de 30 años. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 80%. El 21 de julio, se abrió la primera sección de 29,7 km.
- **OSARs (Melbourne, Australia):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 22 años y medio, que consiste en la mejora y mantenimiento de una red de carreteras de Melbourne. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción es del 91%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

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

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

OTROS EVENTOS

Autema

El 19 de octubre, el Tribunal Supremo comunicó que no admitía a trámite el recurso de casación contra la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que ratificaba los cambios introducidos en el contrato de la concesión por la Generalitat de Cataluña (concedente) en 2015.

Los cambios introducidos en 2015 implicaban modificar un contrato sin riesgo de tráfico (el concedente pagaba al operador la diferencia entre los peajes cobrados y el excedente operativo establecido en el Plan Económico Financiero), a otro con riesgo de tráfico (con el concedente subvencionando una parte del peaje). Esta resolución es inapelable ante los tribunales españoles.

Como resultado de esta resolución, Autema ha sido clasificada como activo intangible (anteriormente activo financiero). Este cambio, en los resultados de 9M 2020, no tiene impacto en la generación de caja ni en la posición de caja, pero a nivel de resultados, implica una pérdida por deterioro de -43 millones de euros (antes de impuestos), -35 millones de euros (después de impuestos), como consecuencia de:

- Una pérdida de -224 millones de euros: diferencia entre el valor en libros del activo financiero en diciembre de 2019 y el estimado del activo intangible (valor actual neto de los ingresos futuros estimados según la nueva regulación).
- Un beneficio de 181 millones de euros: valor positivo del derivado Inflación de 2008 para fijar la inflación de los ingresos a percibir. La nueva regulación del contrato implica menores ingresos totales por lo que parte del derivado mencionado ya no será eficiente.

Adicionalmente, los resultados operacionales de Autema se han actualizado para 2020 aplicando el nuevo régimen de concesiones (modelo de activo intangible). Las ventas y el RBE de 9M 2020 resultan en 42 y 36 millones de euros, respectivamente, frente a los 85 y 79 millones de euros de 9M 2019 (cuando se aplicaba el modelo financiero).

Aeropuertos

Aeropuertos aportó **-364 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 9M 2020**, frente a los -17 millones de euros de 9M 2019.

HAH: -321 millones de euros en 9M 2020 (-26 millones en 9M 2019), cifras en las que influyó principalmente:

- El impacto negativo del COVID-19.
- Una provisión de reestructuración organizativa (-23 millones de euros)
- El impacto de la cancelación o retraso de ciertos proyectos de inversión (-19 millones de euros)
- Una regularización de pasivos por impuestos diferido (-28 millones de euros) después de que el Gobierno mantuviese el impuesto de sociedades en 19% frente al 17% aprobado previamente.
- Evolución negativa del valor de mercado de los derivados (-61 millones de euros).

AGS: -44 millones de euros en 9M 2020 (9 millones en 9M 2019), cifras en la que influyó principalmente:

- El impacto negativo del COVID-19.
- Una provisión por reestructuración (-1 millón de euros) y una regularización del tipo impositivo diferido (-9 millones de euros).

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

- **HAH:** distribuyó 100 millones de libras en dividendos, en línea con el 1T 2019 (100 millones de libras). Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 29 millones de euros en 9M 2020. En 2T y en 3T 2020 no se repartieron dividendos. No se permiten dividendos de Heathrow hasta que el RAR se sitúe por debajo de 87,5%.
- **AGS:** no se prevé recibir dividendos en 2020.

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

RESPUESTA DE HEATHROW AL COVID-19

El COVID-19 continúa representando un desafío para la industria de la aviación.

La seguridad sigue siendo la primera e innegociable prioridad. Toda la experiencia del aeropuerto de Heathrow se ha revisado para garantizar que los pasajeros están seguros. Heathrow ha implementado medidas de seguridad para el pasajero en colaboración con el Departamento de Salud Pública de Inglaterra y buenas prácticas. Heathrow apoya el “*Global Travel Taskforce*” recién creado por el Gobierno. Este grupo de trabajo analizará cómo se podrían utilizar tests para reducir de forma segura la duración de las cuarentenas, por ejemplo, mediante la implementación de “*tests and release*” con 5 días de cuarentena.

El COVID-19 ha tenido un impacto significativo en la evolución financiera de Heathrow. El *Management* ha adoptado medidas ágiles para proteger la solidez financiera del negocio, lo que ha permitido un ahorro de más de 200 millones de libras sobre los al menos 300 millones de libras del objetivo de ahorro de costes operativos. Heathrow avanza según lo previsto para cumplir este objetivo al cierre del año mediante varias iniciativas para reducir los costes operativos, entre ellos:

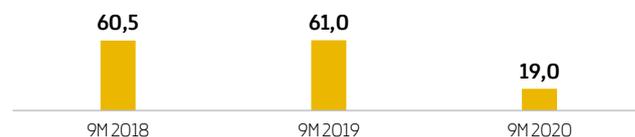
- Reducción de remuneraciones
- Utilización del plan gubernamental para el mantenimiento del empleo.
- Rediseño de la organización de Heathrow.
- Renegociación de contratos con los proveedores.
- Cancelación de todos los gastos no esenciales.

El capex se reducirá en más de 650 millones de libras. El programa de inversión de este año se centra en proyectos que garanticen la seguridad y resiliencia del aeropuerto. La inversión se ha centrado en obras de mejora para el proceso de inspección de equipaje facturado, mejoras en los túneles, el diseño para la renovación de túneles de carga para garantizar el mantenimiento de los estándares de seguridad contra incendios y la renovación de los activos que han llegado al final de su vida económica.

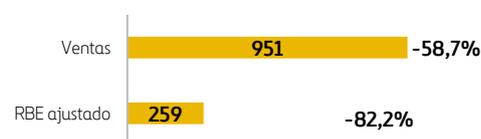
La posición de liquidez de Heathrow a 30 de septiembre supero los 2.400 millones de libras en efectivo incluyendo las líneas de financiación comprometidas a 30 de septiembre de 2020. Adicionalmente, este mes de octubre, el activo fortaleció su estructura de capital mediante deuda

subordinada (línea de ADI Finance 2 Ltd por valor de 750 millones de libras) y se recaudaron 1.400 millones de libras mediante la emisión de deuda Heathrow SP de clase A en los mercados de capitales. Heathrow tiene suficiente liquidez para satisfacer todas sus necesidades previstas al menos durante 12 meses en un escenario sin ingresos, o hasta 2023 aplicando las previsiones de tráfico de Heathrow.

Tráfico: el número de pasajeros cayó un -68,9% en 9M 2020 hasta los 19,0 millones.



(Millones de pasajeros)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Reino Unido	1,2	3,6	-66,7%
Europa	8,4	25,1	-66,6%
Intercontinental	9,4	32,2	-70,9%
Total	19,0	61,0	-68,9%



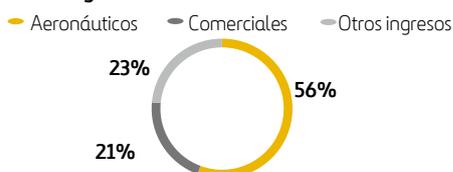
Ventas: -58,7% en 9M 2020, hasta 951 millones de libras.

• **Aeronáutico:** -61,6% respecto a 9M 2019, debido principalmente al menor número de pasajeros. El menor movimiento de aeronaves también redujo las ventas. El ingreso aeronáutico por pasajero creció un +23,5%, hasta 27,93 libras (22,62 libras en 9M 2019). Los ingresos por pasajero se han visto distorsionados por el descenso en el número de pasajeros, y el aumento del tráfico de mercancías que se cobran por movimiento.

• **Retail:** -63,2% a causa del menor número de pasajeros. Las ventas de retail por pasajero aumentaron un +20,7%, hasta 10,61 libras (8,79 libras en 9M 2019). Los ingresos de retail por pasajero se han visto afectados por el descenso del número de pasajeros.

- **Otros ingresos:** -42,1% frente a 9M 2019. Los ingresos inmobiliarios y otros ingresos cayeron un -14,3% por la consolidación de terminales. Heathrow Express experimentó una caída en las ventas del -73,6% debido al descenso del número de pasajeros.

Aportación a los ingresos



Costes operativos ajustados (excluyendo depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): -17,9% hasta 692 millones de libras. Los costes operativos por pasajero subieron un +163,7%, hasta las 36,47 libras (13,83 libras en 9M 2019). Los costes operativos disminuyeron un -30,1% durante 3T estanco. Esto refleja el ahorro de 200 millones de libras materializado gracias a las iniciativas implementadas. Los costes operativos por pasajero han estado distorsionados por el descenso del número de pasajeros y la proporción del coste fijo a medio plazo.

ELRBE ajustado descendió un -82,2%, hasta los 259 millones de libras (1.459 millones de libras en 9M 2019), con un margen RBE ajustado de 27,2% (63,4% en 9M 2019).

Partidas excepcionales: En 9M 2020, se registró un cargo excepcional de 188 millones de libras (no hay impacto en 9M 2019) en la cuenta de resultados. Como consecuencia del impacto del COVID-19 y el retraso del programa de expansión (en aplicación de la sentencia del Tribunal de Apelación de suspender el *Airports National Policy Statement*), Heathrow ha realizado una revisión detallada de la estructura organizativa para simplificar las operaciones y reducir sus costes. Como resultado, Heathrow ha provisionado 103 millones de libras en 9M 2020 en costes excepcionales relativos a este programa de reestructuración. Heathrow también ha revisado su programa de inversión. Como resultado del impacto del COVID-19, varios proyectos se han retrasado mientras que otros probablemente no se reiniciarán en un futuro próximo. Esto ha resultado en una eliminación de costes previamente capitalizados por valor de 85 millones de libras en 9M 2020. Este coste incluye 10 millones de libras de gasto relacionado con la expansión, donde los costes ya capitalizados deberán reevaluarse a causa del retraso previsto de al menos dos años. Estos costes se mantienen en el RAB y siguen generando ingresos.

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 3,55%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (frente al 4,73% en diciembre 2019).

(Millones de libras)	SEP-20	DIC-19	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	75	75	
Subordinada	2.432	1.919	26,8%
Grupo securitizado	15.000	13.644	9,9%
Caja y ajustes	-2.455	-1.594	54,0%
Total	15.052	14.044	7,2%

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

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

Como resultado de los acontecimientos de previsión y ejecución que se produjeron en relación con los ratios ICR (*Interest Cover Ratio*) previstos para la deuda de Clase A y Clase B correspondientes al ejercicio financiero cerrado a 31 de diciembre de 2020, sigue vigente la suspensión del reparto de dividendos en Heathrow SP y esto no perjudicará a los acreedores de Heathrow SP.

El 8 de julio, los bonistas de Heathrow Finance aprobaron una **dispensa (waiver) del ICR** para el 31 de diciembre (testado en junio 2021), y una **enmienda sobre los covenants** del RAR de 95% (diciembre 2020) y 93,5% (diciembre 2021). El acuerdo se alcanzó después de la aprobación de los siguientes ajustes: no se pagarán dividendos hasta que el RAR esté

por debajo del 87,5%, una liquidez mínima de 200 millones de libras esterlinas, la introducción de un *covenant* RAR adicional al 95% (2021) y 92,5% (2022), junto con un aumento de cupón de hasta 0,75%.

En octubre, Heathrow fortaleció su estructura de capital mediante una **emisión de deuda subordinada (línea de ADI Finance 2 Ltd por valor de 750 millones de libras a disponer en diciembre). Se emitieron 1.400 millones de libras de deuda de Heathrow SP de clase A, a través de los mercados de capital de deuda.**

Regulatory Asset Base (RAB): A 30 de septiembre 2020, el RAB alcanzó los 16.472 millones de libras (16.598 millones en diciembre de 2019).

Cambio climático: El cambio climático seguirá siendo el gran reto al que la sociedad y la industria en la que opera Heathrow se enfrentan a medio y largo plazo. El cambio climático ha sido un debate vivo durante la crisis y será necesaria una recuperación limpia y resistente para que la industria pueda reconstruirse de una mejor manera. Heathrow sigue centrada en liderar el objetivo de cero emisiones netas de carbono para 2050 en la industria de la aviación. Heathrow apoya el anuncio del Gobierno de alinear la aviación de Reino Unido con el objetivo de cero emisiones netas de carbono en 2050 y también apoya a las aerolíneas de oneworld comprometidas con este mismo objetivo. Unas 20 aerolíneas de las 90 que operan en Heathrow se han comprometido en alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de carbono en 2050, o ya son neutras en carbono en algunas de sus operaciones aéreas.

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

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

A principios de octubre se celebró la vista de la apelación en el Tribunal Supremo. No hay plazos establecidos para que un tribunal dicte sentencia, pero actualmente esperamos que esto ocurra a principios de 2021.

Los costes relacionados con la expansión incluyeron los costes de la Categoría B asociados con el proceso de consentimiento y los costes iniciales de la Categoría C relacionados principalmente con los costes del diseño inicial. Desde 2016, Heathrow ha invertido 380 millones de libras en costes de categoría B y 127 millones de libras en costes de categoría C, suponiendo un total de 507 millones de libras (antes de intereses capitalizados y después de 10 millones de libras de deterioro) registrados en el balance de Heathrow como activos de construcción en curso.

Periodo regulatorio: El COVID-19 ha destacado el nivel de riesgo de demanda al que está expuesto Heathrow en comparación con otras entidades reguladas de otros sectores. En el acuerdo Q6, la CAA reconoció que a través de la Sección 22 de la Ley de Aviación Civil de 2012 (CAA12), Heathrow podría solicitar que su control de precios se reabiera en cualquier momento durante el período regulatorio si Heathrow se viese afectado por un evento extremo y antes de la finalización del acuerdo. La CAA confirmó que evaluaría cualquier solicitud en base a sus fundamentos en el momento de su presentación. En reconocimiento a la naturaleza extrema del impacto de COVID-19, Heathrow ha solicitado que la CAA reabra el control de precios actual y ha propuesto un mecanismo bajo el cual la CAA ajustaría el Regulated Asset Base (RAB) para permitir que Heathrow pueda recuperar las pérdidas en exceso incurridas en 2020-2021 durante un período de tiempo prolongado. Esto aseguraría que Heathrow podría continuar operando en interés de los usuarios mientras modera el impacto de este cambio en los pasajeros en los próximos años.

En octubre, la CAA respondió con un documento de consulta solicitando mayor evidencia de que se necesita una acción regulatoria con urgencia y antes del reinicio regulatorio H7. Heathrow se muestra muy decepcionado con esta evaluación inicial y cree que un retraso adicional en la implementación de la revisión sobre la reapertura del periodo regulatorio tendría un impacto material adverso en los consumidores.

Esto pone en riesgo la pérdida de más puestos de trabajo en Heathrow y hará que las mejoras futuras para los pasajeros sean mucho más costosas. Heathrow responderá de manera firme a la CAA con la evidencia requerida.

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

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

RESPUESTA DE AGS AL COVID-19

Los aeropuertos de AGS se han visto afectados significativamente por la interrupción sin precedentes del tráfico aéreo debido a la pandemia del COVID-19 y de la entrada en concurso de acreedores de Flybe.

El COVID-19 tuvo lugar poco después de la quiebra de Flybe el 5 de marzo, provocando cancelaciones y un descenso del número de pasajeros, debido a la reducción en el número de vuelos a una serie de países con brotes de COVID-19, cierres de fronteras y medidas de restricción.

Las medidas adoptadas para reducir los costes de operación en 34 millones de libras y el programa de inversión en 23 millones de libras en 2020E incluyen:

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

Compromisos financieros: El 15 de junio, AGS acordó una dispensa o *waiver* sobre los requisitos para cumplir con los *covenants* financieros (ratio de apalancamiento y DSCR) en el Acuerdo de líneas de crédito para los períodos cerrados de junio y diciembre de 2020. El *waiver* de diciembre queda sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones de liquidez. Continúa el diálogo entre AGS, los accionistas y los prestamistas para apoyar a la sociedad en los próximos meses.

Tráfico: el número de pasajeros cayó un -73,1% (2,8 millones de pasajeros) para los tres aeropuertos, principalmente a causa del impacto del COVID-19 y la quiebra de Flybe.

- En **Glasgow**, el tráfico se redujo un -75,0% respecto a 9M 2019 por la suspensión de rutas a causa del COVID-19, la quiebra de Flybe y la cancelación de los servicios de Thomas Cook en septiembre de 2019.
- En **Aberdeen** un -63,0% debido a la suspensión de rutas por el COVID-19 y la ausencia de tráfico de Flybe desde marzo. El tráfico de Aberdeen ha mostrado mayor resiliencia al COVID-19 que otros aeropuertos en Reino Unido debido a los pasajeros relacionados con el sector del Oil & Gas.
- En **Southampton**, la caída fue del -80,3%, provocada por el impacto del COVID-19 y la quiebra de Flybe.

(Millones de pasajeros)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Glasgow	1,7	6,9	-75,0%
Aberdeen	0,8	2,3	-63,0%
Southampton	0,3	1,4	-80,3%
Total AGS	2,8	10,6	-73,1%

Ventas se redujeron un -66,1%, hasta los 57 millones de libras, y el **RBE** cayó un -117,5%, hasta los -13 millones de libras, debido al menor volumen de pasajeros en los tres aeropuertos (-73,1%), lo que se compensó en parte con un programa de reducción de los gastos de explotación.

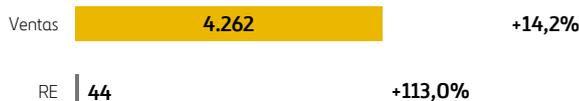
Tras la disposición de 38 millones de libras de líneas de crédito no dispuestas en marzo, la **posición de tesorería asciende a 35 millones de libras** a 30 de septiembre de 2020.

Deuda neta bancaria de AGS: la deuda neta bancaria de AGS se situaba en 726 millones de libras a 30 de septiembre de 2020.



Construcción

€mn; Comparable %



Las **ventas** (+14,2% en términos comparables) crecieron principalmente debido a los proyectos en Estados Unidos. La facturación internacional supuso el 87% de la división, centrado en Norteamérica (39%) y Polonia (33%). Las ventas de 9M 2020 se han visto afectadas aproximadamente en -240 millones de euros a causa del COVID-19, debido a las interrupciones y la ralentización de las obras, una situación registrada de manera generalizada por todas las geografías.

Ventas de 9M 2020 (4.262 millones de euros) y var. comparable respecto a 9M 2019:



En 9M 2020, el **RE** se situó en 44 millones de euros, a pesar del impacto del COVID-19, estimado en -44 millones de euros.

Dicho impacto incluye sobrecostes en los que se ha incurrido hasta la fecha y provisiones que afectan a las estimaciones de finalización de contratos en relación con los contratos onerosos. El impacto del COVID-19 se ha estimado a través de un análisis ascendente desde cada proyecto, considerando los siguientes elementos que han impactado en los resultados de la división:

- Los costes fijos por paralización de la actividad, la adaptación de procesos para el *ramp up* de proyectos o las pérdidas de productividad por los retrasos en la actividad (alquiler de maquinaria, oficinas y equipos, y otros costes indirectos).
- El incremento en costes requeridos para cumplir el plazo de los proyectos.
- El retraso de suministros.
- Cierre de fronteras y dificultades de movilidad de los equipos para la ejecución con medios propios.
- Gastos relacionados con las nuevas medidas de salud y seguridad.
- Retrasos en la puesta en marcha de nuevos proyectos.

Excluyendo el impacto del COVID-19, el EBIT alcanzó 88 millones de euros.

Existen reclamaciones en proceso de preparación y/o presentación que estimamos supondrán ingresos a futuro, pero no se han reconocido en nuestras cuentas, teniendo en cuenta que puede pasar cierto tiempo hasta que se alcance un acuerdo final con el cliente. En 9M 2019, el RE de -348 millones de euros se vio impactado por la provisión dotada en 1T 2019 para tres contratos en Estados Unidos.

Desglose por subdivisiones:

- Budimex:** Las ventas crecieron +10,0% en términos comparables, con un crecimiento significativo en Obra Civil y Actividad Inmobiliaria compensado por la caída en Edificación No Residencial. La rentabilidad alcanzó un margen de RE del 5,9% frente al 3,6% de 9M 2019, con un crecimiento del RE de +67,2% en términos comparables

gracias al rendimiento positivo de los principales segmentos. Las cifras de Budimex incluyeron la aportación de 9 meses (ventas de 97 millones de euros y RE de 12 millones de euros) de FB Serwis tras la adquisición en julio de 2019 del 51% de Ferrovial Servicios.

En junio de 2020, Ferrovial vendió una participación en Budimex (5%), sin impacto en la cuenta de resultados. Ferrovial mantiene una participación mayoritaria (50,1%). El impacto en el flujo de caja fue de 57 millones de euros en 9M 2020.

- Webber:** las ventas aumentaron un +30,6% (comparable) con la entrada de proyectos relevantes en fase de ejecución avanzada, por ejemplo, I-10, I-35 y Grand Parkway, en Houston. El margen RE alcanzó el 2,4% en 9M 2020 frente a un 1,8% durante el mismo período del año anterior, apoyado en mejoras de rentabilidad en sus divisiones de reciclado de áridos y de agua.
- Ferrovial Construcción:** Las ventas crecieron un +11,8% en términos comparables, gracias al buen ritmo de ejecución en prácticamente todas las obras, y por el efecto de la provisión de 2019, que fue parcialmente registrada como menores ventas, y pese a las interrupciones y la ralentización de las obras por influencia del COVID-19, que se calcula ascendía aproximadamente a -215 millones de euros a septiembre de 2020. El RE se situó en -56 millones de euros frente a -404 millones de euros en 9M 2019 debido a la provisión extraordinaria dotada en 1T 2019. La cifra del RE de 9M 2020 incluía -34 millones de euros por la influencia del COVID-19 distribuidos principalmente entre España, América Latina, Estados Unidos, Australia y Eslovaquia. Además, se ha incurrido en tasas internas de contratos onerosos (en relación con los cuales no se puede realizar una provisión de fondos según las normas contables) que alcanzaron los 30 millones de euros.

9M 2020 RE y margen RE, y variaciones comparables respecto a 9M 2019:

SEP-20	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	82	67,2%	5,9%
Webber	19	77,8%	2,4%
F. Construcción	-56	n.s.	-2,7%
Total RE	44	n.s.	1,0%

La **cartera** alcanzó los 10.605 millones de euros (-3,1% en términos comparables frente a diciembre 2019). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (79%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 87% del total.

La participación de Cintra en la cartera de construcción, excl. Webber & Budimex, supuso un 41% de la cartera en 9M 2020, ligeramente por debajo de 9M 2019 (47%).

La cartera a septiembre de 2020 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 540 millones de euros.

Cartera de 9M 2020 y variaciones comparables respecto a 9M 2019:

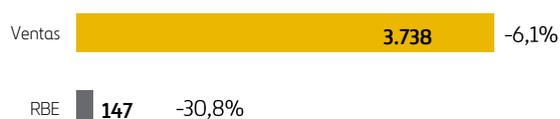


Servicios (actividad discontinuada)

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

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

€ mn; % comparable



Ventas y variaciones comparables en 9M 2020 vs 9M 2019:



En 9M 2020, el RBE alcanzó 147 millones de euros (-30,8% comparable vs. 9M 2019), con un impacto de -99 millones de euros por el COVID-19. Las actividades comerciales más afectadas fueron las de servicios relacionados con el transporte y mantenimiento de infraestructuras en España debido a las restricciones de la movilidad. En Amey, los efectos de la pandemia se apreciaron con posterioridad y están relacionados con el retraso de operaciones no esenciales en el sector de transporte, menor actividad en industria y servicios públicos, así como paralizaciones de construcciones y retrasos en plantas a causa de las cuarentenas, lo que contribuyó a la caída del precio de los materiales reciclados en el segmento de tratamiento de residuos.

La repercusión del COVID-19 en el RBE (-99 millones de euros) incluye el impacto positivo de +44 millones de euros de reducción de costes provenientes de las medidas de flexibilidad proporcionadas por el gobierno español y británico, como los despidos temporales. El impacto se ha calculado mediante un análisis ascendente desde el nivel del contrato y comparando los resultados reales de la actividad con el presupuesto 2020. El cálculo incluye los siguientes tipos de impactos:

- Estimación directa de menor actividad (por ejemplo, toneladas de tratamiento de residuos, tráfico o frecuencia de trenes)
- Clientes altamente impactados por COVID-19 suponiendo un descenso significativo en la actividad. El mayor impacto se puede apreciar en los contratos de Oil & Gas en Norteamérica.
- En contratos de Transporte (en su mayoría contratos ferroviarios) y contratos de Utilities en Amey, paros o retrasos en trabajos no esenciales y adjudicaciones previstas.

España (-25,7% comparable) las actividades más afectadas fueron apoyo y logística de la industria, el área de tratamiento de residuos industriales y otras actividades como transportes y servicios a infraestructuras o contratos de gestión integral para centros deportivos. Otras actividades como el tratamiento y la recogida de residuos mostraron una mayor resiliencia. **El margen RBE alcanzó el 9,0%** (11,5% en 9M 2019). Excluyendo el impacto del COVID-19, el RBE habría aumentado un +0,9%.

El RBE **internacional** cayó un -21,0% comparable a causa de la caída de la actividad en el sector Oil & Gas en Norteamérica, debido a que el precio del petróleo derivó en una reducción de los trabajos de reparación y mantenimiento. Excluyendo el impacto de la pandemia, el RBE habría aumentado 5 millones de euros vs 9M 2019, principalmente gracias a los nuevos contratos de mantenimiento de autopistas en Canadá.

En **Reino Unido** se redujo la rentabilidad por el impacto del COVID-19, debido al retraso en trabajos no esenciales en el sector transportes y menor volumen en los sectores de mantenimiento de infraestructura social y utilities, junto con la finalización de contratos ferroviarios y la reducción en el volumen de utilities debido a la reducción de la actividad. Excluyendo el impacto de la pandemia, el EBITDA habría aumentado +17 millones de euros frente a 9M 2019, gracias principalmente a la mejor evolución de los contratos de Defensa y al efecto positivo de la finalización del contrato de Birmingham.

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

La **cartera de Servicios** (12.422 millones de euros) disminuyó -3,9% en términos comparables respecto a diciembre de 2019.

Cartera de 9M 2020 y variaciones comparables respecto a 2019:



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

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

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

ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

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

El resultado neto de actividades discontinuadas se situó en -25 millones de euros, incluyendo como reportado en junio, el resultado negativo registrado por la venta de Broadspectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido a la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21. En agosto de 2020, Broadspectrum informó a Ferrovial acerca de una reclamación de las autoridades fiscales australianas que consideran que parte del beneficio relacionado con los contratos de inmigración, ejecutados por la compañía en Papúa Nueva Guinea (PNG) y Nauru, deberían tributar en Australia en lugar de en esos países. De acuerdo con el Contrato de Compraventa de Acciones, la máxima responsabilidad de Ferrovial en esta reclamación es de 25 millones de euros. Tras evaluar la probabilidad de salida de caja para liquidar este pasivo, Ferrovial ha concluido que, con la información disponible, y teniendo en cuenta que existen argumentos sólidos para defender el enfoque aplicado por la compañía, no es probable una salida de caja; por tanto, no se ha reconocido provisión alguna.

Adicionalmente, y como reportado en junio, se ha registrado una provisión por ajuste en valor razonable en Amey por -44 millones de euros. El negocio de Servicios España ha registrado un resultado positivo de +83 millones de euros en 9M 2020 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). 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 continuará siguiendo de cerca el impacto del COVID-19 en el valor razonable de las actividades discontinuadas conforme se vayan obteniendo mayores evidencias sobre el impacto de la pandemia en estas actividades.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	SEP-20	SEP-19
VENTAS	4.569	4.241
Provisión de Construcción*		-345
RBE	241	20
Amortización de inmovilizado	-155	-127
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-36	-24
RE	50	-131
Resultado Financiero	-207	-153
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-190	-194
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-17	41
Puesta en equivalencia	-314	115
BAI	-472	-169
Impuesto sobre beneficios	0	-9
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	-472	-177
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-25	41
RDO CONSOLIDADO	-496	-136
Rdo. atribuido a socios externos	-2	32
RESULTADO DEL EJERCICIO	-498	-104

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

Ventas: 4.569 millones de euros (+11,1% comparable) debido al aumento en ventas de Construcción (+14,2% comparable), compensado por una menor contribución de Autopistas (-19,9% comparable).

RBE: 241 millones de euros (20 millones de euros en 9M 2019, afectado negativamente por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción en 1T 2019). El RBE estuvo impactado por la provisión de -39 millones de euros relativa al plan de reestructuración de la sociedad y por la reducción en -46 millones de euros debida al cambio de clasificación de Autema de activo financiero a activo intangible.

Amortización se incrementó un +22,2% en 9M 2020 (+9,2% en términos comparables), hasta los -155 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: -36 millones de euros en 9M 2020, incluido el deterioro de Autema de -43 millones de euros, frente a -24 millones de euros en 9M 2019.

Resultado financiero: los gastos financieros de 9M 2020 fueron superiores a los de 9M 2019:

- Proyectos de infraestructuras: gasto de -190 millones de euros (-194 millones de euros en 9M 2019) debido a la puesta en funcionamiento de la I-77 y a los costes de refinanciación de LBJ, relativos a los costes de transacción activados de la emisión original de PABs. Estos costes fueron parcialmente compensados por los ahorros de la refinanciación de la NTE en 2019 y la desconsolidación de Ausol.
- Ex proyectos de infraestructuras: -17 millones de euros de gastos financieros en 9M 2020 frente a 41 millones de euros de ingreso en 9M 2019, debido principalmente a la evolución de las coberturas de equity swaps ligadas a los planes de retribución, sin impacto en caja, junto al ligero aumento de los gastos financieros derivados del incremento de la disponibilidad de tesorería, compensados en parte por el rendimiento positivo de derivados sobre tipos de cambio. Las coberturas sobre equity swaps ligadas a los planes de retribución supusieron un gasto de -15 millones de euros en 9M 2020 debido a la evolución negativa de la acción, frente a la evolución positiva en 2019

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31-dic-18	17,70
30-sep-19	26,51
31-dic-19	26,97
30-sep-20	20,75

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -314 millones de euros netos de impuestos (9M 2019: 115 millones de euros).

(Millones de euros)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Autopistas	44	133	-67,0%
407 ETR	25	111	-77,5%
Otros	19	22	-13,8%
Aeropuertos	-364	-17	n.s.
HAH	-321	-26	n.s.
ACS	-44	9	n.s.
Construcción	0	-1	105,0%
Otros	5	0	n.s.
Total	-314	115	n.s.

VENTAS

(Millones de euros)	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	298	461	-35,3%	-19,9%
Aeropuertos	6	15	-59,3%	-3,0%
Construcción	4.262	3.760	13,4%	14,2%
Otros	3	5	n.a.	n.a.
Total Ventas	4.569	4.241	7,7%	11,1%

RBE

(Millones de euros)	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	197	334	-41,1%	-22,4%
Aeropuertos	-12	-11	-8,9%	16,5%
Construcción	114	-297	138,5%	140,0%
Otros	-58	-6	n.a.	n.a.
Total RBE	241	20	n.s.	n.s.

RE*

(Millones de euros)	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	121	272	-55,7%	-31,4%
Aeropuertos	-14	-13	-7,5%	15,0%
Construcción	44	-348	n.s.	n.s.
Otros	-65	-17	n.a.	n.a.
Total RE	86	-106	180,6%	158,9%

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Impuestos: el gasto por impuesto de sociedades del ejercicio del 9M 2020 se situó en 32 millones de euros que se vio compensado por un ingreso por impuesto de ejercicios anteriores del mismo importe, resultando un gasto neto de cero (9 millones de euros en 9M 2019). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos

- El beneficio de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse porque ya se recoge neto de impuestos (-314 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 (323 millones de euros).

Tras excluir los ajustes anteriores del beneficio antes de impuestos en 9M 2020 (-472 millones de euros), ajustando el impacto del gasto de ejercicios anteriores (32 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 20%.

El resultado neto de actividades continuadas se situó en -472 millones de euros en 9M 2020 (-177 millones de euros en 9M 2019). Este resultado recogió una serie de impactos, entre los que destacan:

- Ajustes de valor razonable correspondientes a derivados: -61 millones de euros (-86 millones de euros en 9M 2019), afectados principalmente por la evolución negativa de los derivados sobre HAH, fundamentalmente swaps de inflación que cubren la exposición tanto a nivel de RAB como a los ingresos. Heathrow ha solicitado una clarificación al IFRIC relativa al tratamiento contable de estas coberturas.
- En 1T 2019, los ingresos netos de las operaciones continuas se vieron influidos por la provisión para Construcción de -212 millones de euros en ingresos netos.
- 69 millones de euros de impacto relacionado con el cambio de método contable de Autema tras la decisión del Tribunal Supremo, y con el deterioro adicional en el activo.

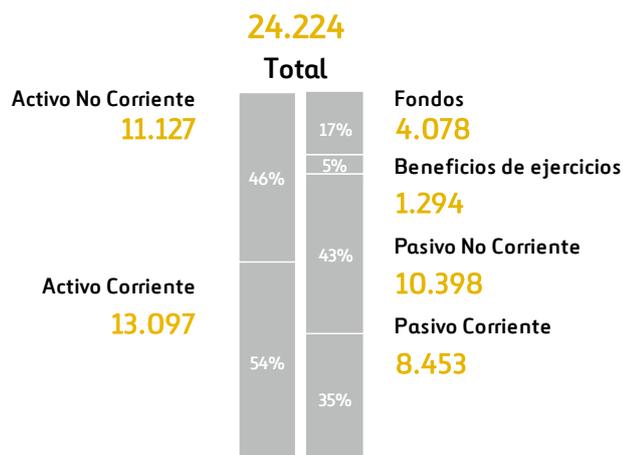
El resultado neto actividades discontinuadas se situó en -25 millones de euros, incluyendo el resultado negativo registrado por la venta de Broadpectrum por -64 millones de euros, fundamentalmente debido la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes acumulados en patrimonio correspondientes a diferencias de conversión neto de coberturas según la NIC 21. Adicionalmente, y como reportado en junio, se ha registrado una provisión por ajuste en valor razonable en Amey por -44 millones de euros. El negocio de Servicios España ha registrado un resultado positivo de +83 millones de euros en 9M 2020 (sin amortización, de acuerdo a la NIIF 5). Ferrovial continuará monitorizando de cerca el impacto de la evolución del COVID-19 en el valor razonable de actividades discontinuadas conforme se vayan obteniendo más pruebas del impacto del brote en dichas actividades.

Balance Consolidado

(Millones de euros)	SEP-20	DEC-19	(Millones de euros)	SEP-20	DEC-19
ACTIVO NO CORRIENTE	11.127	12.358	PATRIMONIO NETO	4.078	5.087
Fondo de comercio de consolidación	237	248	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	3.340	4.304
Activos intangibles	58	62	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	737	783
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.466	6.880	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.294	1.347
Inversiones inmobiliarias	2	2			
Inmovilizado material	289	299	PASIVOS NO CORRIENTES	10.398	9.054
Derecho de uso	93	126	Provisiones para pensiones	3	4
Inversiones en sociedades asociadas	1.736	2.557	Otras provisiones	539	518
Activos Financieros no corrientes	1.242	1.247	Pasivo arrendamiento a largo plazo	64	82
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	166	171	Deuda financiera	8.860	7.565
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	966	970	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.325	5.471
Resto de cuentas a cobrar	110	106	Deuda financiera resto de sociedades	3.536	2.094
Impuestos diferidos	531	502	Otras deudas	24	27
Derivados financieros a valor razonable	472	434	Impuestos diferidos	463	475
			Derivados financieros a valor razonable	445	385
ACTIVO CORRIENTE	13.097	11.751	PASIVOS CORRIENTES	8.453	8.621
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.278	4.936	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	2.913	3.491
Existencias	697	699	Pasivo arrendamiento a corto plazo	55	71
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.274	1.256	Deuda financiera	1.520	1.033
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	952	891	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	62	23
Otros deudores	322	364	Deuda financiera resto de sociedades	1.458	1.010
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	135	97	Derivados financieros a valor razonable	61	97
Tesorería e inversiones financieras temporales	6.653	4.735	Deudas por operaciones de tráfico	2.992	3.072
Sociedades proyectos de infraestructuras	126	119	Acreeedores comerciales	1.400	1.327
Caja restringida	6	6	Otras deudas no comerciales	1.592	1.745
Resto de tesorería y equivalentes	120	113	Pasivos por impuestos sobre sociedades	101	107
Resto de sociedades	6.527	4.617	Provisiones para operaciones de tráfico	811	750
Derivados financieros a valor razonable	60	27	TOTAL PASIVO	24.224	24.109
TOTAL ACTIVO	24.224	24.109			

BALANCE CONSOLIDADO

(Millones de euros)



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA MAR-20	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (EUR mn)	-5.235	-5.679	-10.914
% fijo	88,1%	97,8%	93,2%
% variable	11,9%	2,2%	6,8%
Tipo medio	0,9%	4,9%	3,0%
Vencimiento medio (años)	3	21	12

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	SEP-20	DIC-19
Deuda Financiera Bruta	-10.914	-9.244
Deuda Bruta Ex-proyectos	-5.235	-3.433
Deuda Bruta Proyectos	-5.679	-5.811
Tesorería	8.181	6.287
Tesorería Ex-proyectos	6.933	5.064
Tesorería Proyectos	1.248	1.223
Posición neta de tesorería total	-2.733	-2.957
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.698	1.631
Posición Neta Tesorería Proyectos	-4.431	-4.588
Posición neta de tesorería total	-2.733	-2.957

*Incluye actividades discontinuadas

PNT y Flujo de Caja ex-infraestructuras

(incluye operaciones discontinuadas)

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (€mn)

Caja bruta	6.933	
Deuda bruta	-5.235	74% Bonos
Posición neta de tesorería	1.698	
Incl. actividades discontinuadas		

LIQUIDEZ (€mn)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
6.933	608
Total liquidez	7.541

VENCIMIENTOS DE DEUDA (€mn)



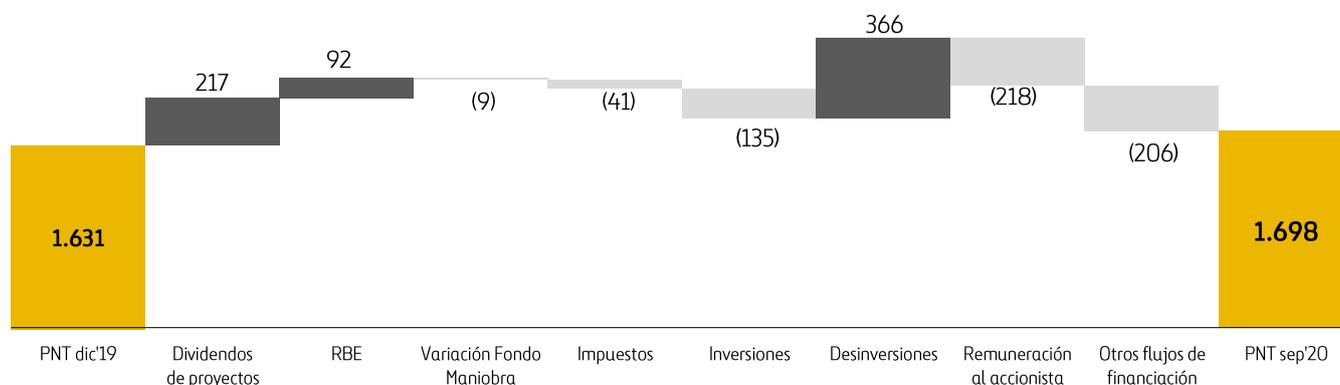
(*) En 2020, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye la emisión de ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 30 de septiembre de 2020 de 466 millones de euros con tipo medio de -0,25%. En 2021, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye la emisión de ECP con saldo contable a 30 de septiembre de 2020 de 808 millones de euros con tipo medio de -0,12%.

CALIFICACIÓN

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluyendo actividades discontinuadas)

(Millones de euros)



*El RBE excluye la aportación de proyectos, pero incluye el RBE de Servicios.

**Otros flujos de financiación incluye la posición neta de tesorería mantenida por Broadspectrum (78 millones de euros).

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.698 millones de euros en septiembre de 2020 frente a los 1.631 millones de euros en diciembre 2019. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 217 millones de euros frente a 365 millones de euros en 9M 2019 (-40,6%), debido a un descenso de los dividendos en todos los activos principales y la ausencia de reparto de dividendos en 2T 2020 y con solo 407 ETR repartiendo dividendos en 3T 2020, 177 millones de euros de Autopistas (229 millones de euros en 9M 2019) y 29 millones de euros de Aeropuertos (103 millones de euros en 9M 2019).
- **RBE:** 92 millones de euros (frente a -122 millones de euros en 9M 2019, afectado por la provisión de -345 millones de euros registrada en Construcción), que incluye 97 millones de euros de Servicios.
- **La evolución del fondo de maniobra** se situó en -9 millones de euros en 9M 2020 (-336 millones de euros en 9M 2019), impactado principalmente por -73 millones de euros de la aplicación (salida de caja), a cierre de septiembre de 2020, de la provisión de Construcción registrada en 1T 2019. Este impacto negativo fue parcialmente compensado por la mejora del capital circulante de Budimex, que alcanzó los 6 millones de euros (-116 millones de euros en 9M 2019), y por el capital circulante positivo de Servicios de 18 millones de euros frente a -449 millones de euros en 9M 2019 (incluyendo el flujo de caja de Birmingham que alcanzó los -166 millones de euros en 9M 2019).
- **La inversión neta** fue de 231 millones de euros en 9M 2020 frente a -161 millones de euros en 9M 2019. Las inversiones alcanzaron -135 millones, por debajo de -168 millones de euros en 9M 2019. Las desinversiones alcanzaron los 366 millones de euros en 9M 2020, siendo lo más reseñable los 300 millones de euros correspondientes a la venta de Broadspectrum y los 57 millones de euros por la venta de la participación del 5% en Budimex.
- **Remuneración al accionista:** -218 millones de euros en 9M 2020 (-288 millones de euros en 9M 2019), incluyendo -93 millones de euros del primer dividendo flexible y -124 millones de euros por el programa de recompra de acciones para autocartera a 9M 2020.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-111 millones de euros, principalmente en Dólares, debida a los pagos adelantados en Construcción para pagar gastos en dicha moneda) y la posición neta de tesorería mantenida por Broadspectrum (78 millones de euros).

La posición neta de tesorería al cierre de septiembre (1.698 millones de euros) incluye la tesorería neta de Servicios (203 millones de euros).

Anexo I – Información por segmentos

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	SEP-20	SEP-19	VAR.	SEP-20	SEP-19	VAR.	SEP-20	SEP-19	VAR.	SEP-20	SEP-19	SEP-20	PARTICIP.
Integración Global													
NTE*	18	25	-28,0%	79	101	-21,3%	67	87	-22,8%	84,8%	86,4%	-1.026	63,0%
LBJ*	23	35	-36,3%	68	100	-32,4%	52	84	-38,2%	76,2%	83,3%	-1.223	54,6%
NTE 35W**/**/****	20	24	-16,2%	61	57	6,5%	51	29	75,4%	83,3%	50,6%	-757	53,7%
I-77*****	15			11	18	-35,8%	3	14	-81,2%	22,8%	78,0%	-231	50,1%
TOTAL EEUU				220	276	-20,5%	172	214	-19,4%			-3.237	
Ausol I***	10.402	18.966	-45,2%		57			49			85,7%		15,0%
Ausol II***	12.417	19.835	-37,4%										15,0%
Autema	12.533	18.808	-33,4%	42	85	-51,0%	36	79	-54,3%	86,4%	92,4%	-598	76,3%
TOTAL ESPAÑA				42	142	-70,8%	36	128	-71,8%			-598	
Azores	8.591	10.885	-21,1%	18	22	-20,8%	15	20	-24,3%	85,1%	89,0%	-283	89,2%
Via Livre				9	11	-16,5%	2	2	-4,7%	16,9%	14,8%	6	84,0%
TOTAL PORTUGAL				27	33	-19,4%	17	22	-22,8%			-277	
TOTAL MATRICES				10	9	10,0%	-28	-29	1,8%				
TOTAL AUTOPISTAS				298	461	-35,3%	197	334	-41,1%	66,0%	72,5%	-4.112	

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

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	SEP-20	SEP-19	VAR.	SEP-20	SEP-19	VAR.	SEP-20	SEP-19	VAR.	SEP-20	SEP-19	SEP-20	PARTICIP.
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.136	2.049	-44,5%	446	758	-41,2%	365	662	-44,9%	81,8%	87,4%	-5.378	43,2%
M4	25.678	35.770	-28,2%	17	24	-27,5%	9	12	-28,7%	52,1%	53,0%	-71	20,0%
M3	31.929	41.936	-23,9%	16	16	-4,9%	10	10	-3,0%	63,5%	62,3%	-84	20,0%
A-66 Benavente Zamora				18	18	0,9%	16	17	-1,1%	89,4%	91,2%	-156	25,0%
Serrano Park				3	4	-24,9%	-1	1	n.s.	-35,1%	30,3%	-35	50,0%
Ausol I***/**/*****	10.402	18.966	-45,2%	32	57	-43,8%	25	49	-49,3%	77,3%	85,7%	-427	15,0%
Ausol II***/**/*****	12.417	19.835	-37,4%										15,0%
Algarve	11.410	17.450	-34,6%	25	28	-10,0%	22	25	-12,5%	87,3%	89,7%	-80	48,0%
Norte Litoral	21.931	27.251	-19,5%	30	32	-8,0%	26	28	-8,3%	87,3%	87,6%	-107	49,0%
Toowomba				16	20	-22,2%	3	6	-57,6%	17,6%	32,3%	-228	40,0%

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

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Ventas	683	1.126	-39,3%
RBE	559	984	-43,2%
Margen RBE	81,8%	87,4%	
RE	485	906	-46,4%
Margen RE	71,0%	80,4%	
Resultado financiero	-327	-331	1,0%
Resultado antes de impuestos	158	575	-72,5%
Impuesto de sociedades	-41	-152	73,0%
Resultado neto	117	423	-72,4%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial*	25	111	-77,5%

* (Millones de euros)

LBJ

(Millones de dólares americanos)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Ventas	77	113	-31,8%
RBE	58	94	-37,6%
Margen RBE	76,2%	83,3%	
RE	39	73	-46,6%
Margen RE	50,8%	64,9%	
Resultado financiero	-81	-65	-25,3%
Resultado neto	-42	8	n.s.
Aportación a Ferrovial*	-20	4	n.s.

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Ventas	90	113	-20,6%
RBE	76	98	-22,1%
Margen RBE	84,8%	86,4%	
RE	58	80	-27,1%
Margen RE	65,0%	70,8%	
Resultado financiero	-38	-45	16,4%
Resultado neto	20	35	-41,1%
Aportación a Ferrovial*	11	19	-41,7%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Ventas	69	64	7,5%
RBE	57	32	77,0%
Margen RBE	83,3%	50,6%	
RE	43	18	137,4%
Margen RE	61,8%	28,0%	
Resultado financiero	-30	-29	-4,4%
Resultado neto	12	-11	206,4%
Aportación a Ferrovial*	6	-5	205,4%

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

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	SEP-20	SEP-19	VAR.	SEP-20	SEP-19	VAR.	SEP-20	SEP-19	Var. (pbs)
Heathrow SP	951	2.302	-58,7%	259	1.459	-82,2%	27,2%	63,4%	-3.618
Excepcionales y Ajustes	0	0	-4,3%	-185	1	n.a.	-100,2%	n.a.	n.a.
Total HAH	952	2.302	-58,7%	74	1.460	-95,0%	7,7%	63,4%	-5.570

HAH

(Millones de libras)	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	952	2.302	-58,7%	-58,7%
RBE	74	1.460	-95,0%	-82,1%
Margen RBE	7,7%	63,4%		
Amortizaciones y deterioros	-566	-612	-7,6%	7,6%
RE	-492	848	-158,0%	n.a.
Margen RE	-51,7%	36,9%		
Resultado financiero	-751	-925	18,7%	13,0%
Rtdo. antes de impuestos	-1.244	-76	n.s.	n.s.
Impuesto de sociedades	107	-14	n.s.	n.s.
Resultado neto	-1.136	-90	n.s.	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferroviario (Euros)	-321	-26	n.s.	n.s.

AGS

(Millones de libras)	SEP-20	SEP-19	VAR.
Total Ventas AGS	57	168	-66,1%
Glasgow	29	104	-72,4%
Aberdeen	22	42	-47,7%
Southampton	6	21	-72,5%
Total RBE AGS	-13	75	-117,5%
Glasgow	-8	54	-114,2%
Aberdeen	2	15	-88,7%
Southampton	-7	6	-222,8%
Margen RBE AGS	-22,9%	44,4%	-6735,8
Glasgow	-26,6%	51,7%	-7828,1
Aberdeen	7,6%	35,1%	-2756,2
Southampton	-120,3%	26,9%	-14721,9

CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	4.262	3.760	13,4%	14,2%
RBE	114	-297	138,5%	140,0%
RBE margen	2,7%	-7,9%		
RE	44	-348	112,7%	113,0%
RE margen	1,0%	-9,3%		
Cartera*	10.605	11.424	-7,2%	-3,1%
BUDIMEX	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.390	1.252	11,1%	10,0%
Construcción	1.242	1.190	4,4%	7,7%
Inmobiliaria	125	99	26,1%	30,0%
FB Servis	97	31	216,6%	20,7%
Otros	-73	-68		
RBE	104	61	69,6%	49,9%
RBE margen	7,5%	4,9%		
RE	82	45	81,8%	67,2%
Construcción	47	29	62,6%	67,7%
Inmobiliaria	26	17	58,4%	63,5%
FB Servis	12	-4	194,9%	24,4%
Otros	-3	-4		
RE margen	5,9%	3,6%		
Cartera*	3.108	2.830	9,8%	16,2%
WEBBER	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	776	600	29,4%	30,6%
RBE	40	27	47,4%	48,9%
RBE margen	5,1%	4,5%		
RE	19	11	75,5%	77,8%
RE margen	2,4%	1,8%		
Cartera*	1.636	1.838	-11,0%	-7,4%
F. CONSTRUCCIÓN	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.096	1.908	9,8%	11,8%
RBE	-30	-385	92,2%	n.s.
RBE margen	-1,4%	-20,2%		
RE	-56	-404	86,1%	n.s.
RE margen	-2,7%	-21,2%		
Cartera*	5.860	6.756	-13,3%	-9,8%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

*Cartera de construcción comparada con diciembre 2019

SERVICIOS

SERVICIOS	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	3.738	5.299	-29,5%	-6,1%
RBE	147	299	-50,8%	-30,8%
RBE margen	3,9%	5,6%		
Cartera*	12.422	17.656	-29,6%	-3,9%
ESPAÑA	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.429	1.497	-4,6%	-4,6%
RBE	129	173	-25,1%	-25,7%
RBE margen	9,0%	11,5%		
Cartera*	3.816	4.266	-10,5%	-10,5%
REINO UNIDO	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.953	2.087	-6,4%	-6,0%
RBE	-4	29	-114,8%	-65,7%
RBE margen	-0,2%	1,4%		
Cartera*	7.355	8.036	-8,5%	-1,0%
INTERNACIONAL	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas	356	476	-25,2%	-12,3%
RBE	22	42	-46,7%	-21,0%
RBE margen	6,2%	8,7%		
Cartera*	1.252	1.291	-3,0%	1,2%
BROADSPECTRUM	SEP-20	SEP-19	VAR.	COMPARABLE
Ventas		1.238		
RBE		56		
RBE margen		4,5%		
Cartera*		4.064		

*Cartera de servicios comparada con diciembre 2019

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 20-19	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 20-19
Libra Esterlina	0,91567	8,2%	0,88602	1,3%
Dólar Americano	1,16810	4,0%	1,13054	1,1%
Dólar Canadiense	1,55942	7,0%	1,53180	3,5%
Zloty Polaco	4,50540	5,8%	4,43856	3,3%
Dólar Australiano	1,64505	2,9%	1,67097	3,9%

Anexo III – Remuneración al accionista

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

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

Dichos aumentos, se enmarcan dentro del sistema de retribución a los accionistas, denominado "Ferrovia 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 reciben por las acciones que posean.

La primera de las ampliaciones de capital liberadas (equivalente al dividendo complementario de 2019) tuvo lugar en junio de 2020, con el resultado siguiente:

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

En el Consejo de Administración celebrado el 28 de octubre de 2020, se han fijado los términos de la segunda ampliación de capital liberada (equivalente al dividendo a cuenta de 2020). El número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una acción nueva (100 derechos), el precio fijo garantizado del compromiso de compra de derechos asumido por Ferrovial (0,20 céntimos de euro por derecho) y el calendario de la operación.

RECOMPRA DE ACCIONES

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

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

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

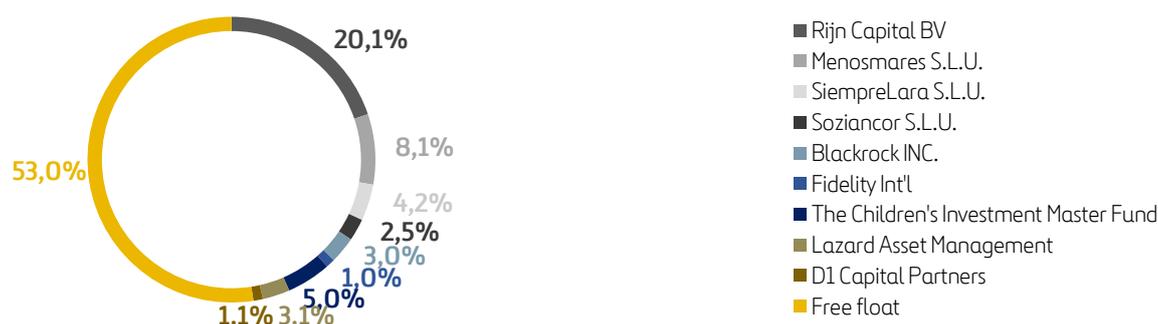
La Junta General de Accionistas del 17 de abril de 2020 también aprobó una reducción del capital social mediante la amortización de un máximo de 27.755.960 acciones de Ferrovial, lo que representa el 3,775% del capital social.

Adicionalmente a las acciones adquiridas por el plan de recompra de acciones, a cierre de septiembre 2020 Ferrovial mantenía 9.367.314 acciones propias de las cuales 2.755.960 acciones fueron adquiridas en 2019 y está previsto amortizar a lo largo de 2020.

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

Anexo IV – Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 30 DE SEPTIEMBRE DE 2020



Anexo V – Medidas Alternativas de Rendimiento

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

EBITDA = Resultado bruto de explotación (RBE)

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

CRECIMIENTO COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH" LfL)

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

- En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
- Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
- En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
- En el caso de cambio en el modelo contable de un contrato o activo, cuando este sea material, la homogeneización se realiza aplicando el mismo modelo contable al resultado operativo del año anterior.
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- Con respecto a la división de Servicios, que en la Cuenta de Resultados Consolidada se presenta como actividades discontinuadas, para un mejor seguimiento de la evolución de sus resultados, en el Informe de Gestión de septiembre se presentan de forma separada sus Ventas, EBITDA/RBE y la cartera, a pesar de que esté clasificado por actividades discontinuadas.
- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del Informe de Gestión Intermedio y su reconciliación en el Anexo a este documento.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información

homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.

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

DEUDA NETA CONSOLIDADA

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

LIQUIDEZ EX PROYECTOS

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

CARTERA

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