

Ferrovial resultados enero – diciembre 2019

RESULTADOS CONSOLIDADOS (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas:** 6.054 millones de euros (+2,6% comparables) con mayor contribución de Autopistas (+28,5% comparables) y Construcción en línea con 2018 (+0,3% comparables).
- **RBE ex-NIIF 16:** 76 millones de euros (479 millones en 2018) impactado negativamente por la provisión de -345 millones (al 100%), registrada en la división de Construcción en IT 2019, por posibles pérdidas futuras en varios proyectos de EE.UU.
- RBE consolidado de 121 millones de euros, apoyado en la NIIF 16 por la reclasificación de 45 millones de euros de costes operativos a amortización y resultado financiero.

FORTALEZA OPERATIVA DE ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURAS (RBE en moneda local):

- **Managed Lanes** (consolidación global) NTE +32,6% y LBJ +23,7%. NTE35W creció +84,5% (4T vs. 4T 2018).
- **407 ETR** (puesta en equivalencia): +8,1%.
- **Heathrow SP** +4,6% (+1,7% ex-NIIF 16) y **AGS** -2,6% (ambos por puesta en equivalencia).

DISTRIBUCIONES DE FONDOS EN PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos de proyectos recibidos por Ferrovial alcanzaron 729 millones de euros en 2019 (+17%).

- **407 ETR: 1.050 millones de dólares canadienses**, +14,1% vs. 2018. Ferrovial recibió 309 millones de euros.
- **NTE: 292 millones de dólares.** Ferrovial recibió 166 millones de euros.
- **Heathrow: 500 millones de libras** en línea con los 500 millones en 2018. Correspondieron a Ferrovial 145 millones de euros.
- **AGS: 30 millones de libras** frente a 70 millones en 2018. Correspondieron a Ferrovial 17 millones de euros.
- **Servicios: 47 millones de euros** de dividendos de proyectos (131 millones de euros en 2018).

CIERRE FINANCIERO DE LA MANAGED LANENTE 3C

Ferrovial, a través de Cintra, construirá y operará la nueva ampliación de NTE (segmento 3C) con una inversión total superior a 900 millones de dólares. La construcción ha comenzado y se prevé la apertura a finales de 2023. La concesión finalizará en 2061.

VENTA AUSOL

Ferrovial, a través de Cintra, alcanzó en junio un acuerdo de venta del 65% de Ausol, por 451 millones de euros. Cintra mantiene el 15%, sobre la que se ha reservado una opción de venta (*put option*) y ha otorgado una opción de compra a Meridiam (*call option*) sobre el 15%.

REFINANCIÓN DE NTE MANAGED LANE

Ferrovial, a través de Cintra, completó la refinanciación de la deuda original de NTE (PABs y TIFIA). La nueva estructura incluye PABs y bonos sujetos a impuestos. Este acuerdo supuso reducir el coste de la deuda (*yield to maturity* de 3,8% frente a 5,3% de cupón promedio anterior) y la extensión del vencimiento (30 años del tramo sujeto a impuestos vs. 15 años préstamo TIFIA previo).

ACUERDO VENTA DE BROADSPECTRUM

En diciembre, Ferrovial anunció el acuerdo alcanzado para la venta de su filial de servicios Broadpectrum (negocio en Australia y Nueva Zelanda) a Ventia Services Group por un enterprise value de 524,5 millones de dólares australianos (aproximadamente 327 millones de euros). El cierre de la operación está supeditado a condiciones usuales, incluyendo autorizaciones regulatorias y de competencia.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: crecimiento significativo de ventas con mayor contribución de *Managed Lanes* en EE.UU. y mejoras en el tráfico de la mayoría de las autopistas. El tráfico en 407 ETR se ha mantenido prácticamente plano (-0,2%) por condiciones climatológicas adversas y menor número de incidencias en rutas alternativas, parcialmente compensado por mayor crecimiento económico y mayor actividad de construcción en rutas alternativas. Las *Managed Lanes* impulsadas por nuevas conexiones en Dallas-Fort Worth, continuarán mostrando un fuerte incremento de RBE con un sólido crecimiento del tráfico (NTE +14,7%, LBJ +9,1% y NTE35W +25,3% en 4T vs. 4T 2018) y de tarifas.

Aeropuertos: los pasajeros de Heathrow alcanzaron el récord de 80,9 millones (+1,0%). El tráfico en AGS se redujo (-7,8%) por menor tráfico en los tres aeropuertos. Crecimiento de ingresos en todos nuestros aeropuertos.

Construcción: las ventas (+0,3% comparable) en línea con 2018, con 86% de contribución internacional. El RE alcanzó -365 millones de euros, impactado por la provisión registrada en IT. La cartera se situó en 11.424 millones de euros (+2,8% comparable), sin incluir contratos pre-otorgados por más de 600 millones de euros.

Servicios ex-Birmingham (act. discontinuada): el resultado neto de las actividades discontinuadas fue de -198 millones de euros, debido principalmente al ajuste del valor razonable de Broadpectrum. La compañía continúa con el compromiso de desinvertir la división de Servicios.

1.631 millones de euros de caja ex-infraestructuras, incluyendo actividades discontinuadas. Deuda neta proyectos infraestructuras 4.588 millones de euros (4.885 millones dic. 2018). Deuda neta consolidada 2.957 millones (3.649 millones dic. 2018).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
VENTAS	6.054	5.737
Provisión de Construcción*	-345	
RBE Ex NIIF 16	76	479
RBE	121	
Amortización de inmovilizado	-180	-127
Deterioros y enajenación de inmovilizado	460	82
RE**	401	434
RESULTADO FINANCIERO	-194	-192
Puesta en equivalencia	296	239
BAI	504	481
Impuesto sobre beneficios	-47	-24
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	457	457
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-198	-848
RDO CONSOLIDADO	259	-391
Rdo. atribuido a socios externos	9	-57
RESULTADO DEL EJERCICIO	268	-448

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

(**) RE después de deterioros y enajenación del inmovilizado.

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	433	319	35,7%	33,5%
Aeropuertos	-16	-16	-5,5%	-7,7%
Construcción	-321	189	n.s.	n.s.
Otros	-20	-14	n.a.	n.a.
TOTAL RBE EX NIIF 16	76	479	-84,1%	-84,4%
NIIF 16	45			
TOTAL RBE	121			

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	COMPARABLE
Autopistas	738	631	17,1%
Aeropuertos	575	565	1,8%
Construcción ex - provisión	-21	150	n.s.
Otros	-35	-18	-94,2%
TOTAL RBE	1.257	1.327	-5,3%

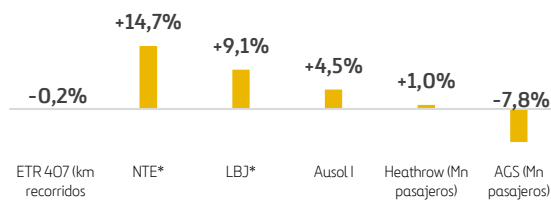
Cifras comparables

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
PNT ex-proyectos infraestructura	1.631	1.236
PNT proyectos infraestructura	-4.588	-4.885
Autopistas	-4.220	-4.392
Resto	-368	-493
POSICIÓN NETA DE TESORERÍA TOTAL	-2.957	-3.649

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

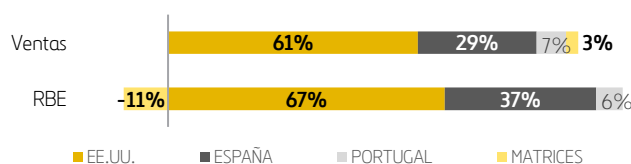
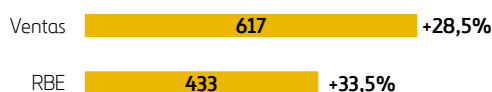
TRÁFICO



*Transacciones

Autopistas

€mn; % comparable (RBE ex NIIF 16)



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

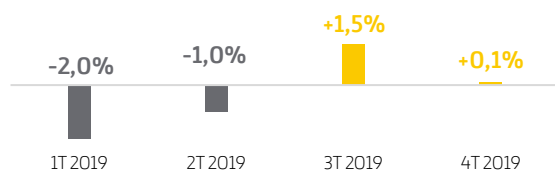
407 ETR (43,23%, puesta en equivalencia)

	DIC-19	DIC-18	VAR.
Longitud media (km)	21,91	21,70	1,0%
Tráfico/trayecto (mn)	125,15	126,62	-1,2%
VKTs (mn)	2.742	2.748	-0,2%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	11,88	10,86	9,4%

VKT (kilómetros recorridos)

Tráfico (km recorridos) -0,2% vs. 2018, principalmente impactado por las condiciones climatológicas adversas y menor número de incidencias en rutas alternativas. Estos efectos estuvieron parcialmente compensados por mayor crecimiento económico y mayor actividad de construcción en rutas alternativas.

Tráfico trimestral



(Millones de dólares canadienses)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	1.505	1.390	8,3%
RBE	1.309	1.211	8,1%
margen RBE	87,0%	87,1%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



• **Ingresos de peaje** (93% del total): +8,3% hasta 1.402 millones de dólares canadienses, principalmente por el incremento de tarifas desde febrero de 2019 parcialmente impactado por el descenso de los trayectos y tráfico (VKTs). El ingreso medio por viaje aumentó +9,4% vs. 2018.

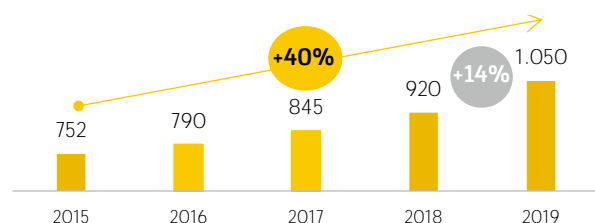
• **Ingresos de cuota** (6% del total) 95 millones de dólares canadienses (+6,6%), principalmente por un incremento de la tarifa anual de arrendamiento de transpondedores, así como mayor volumen de los mismos en circulación y mayores intereses de demora.

• **Ingresos de contrato** (0,5% del total) 7,7 millones de dólares canadienses, debido a trabajos completados para la construcción, instalación y mantenimiento de pódicos de peaje en la 407 extensión II (fase 2b).

Gastos operativos +9,2%, (+4,9% subyacente, excluyendo el impacto extraordinario de 2018) principalmente por mayores gastos operativos junto con mayores gastos relacionados con la finalización de la 407 extensión II (fase 2b) y la recuperación puntual de impuestos indirectos en 2018.

RBE +8,1%, con un margen RBE de 87,0% como resultado del crecimiento de las ventas, compensado por los mayores gastos operativos. Excluyendo la ya mencionada recuperación de impuestos, el RBE se habría incrementado +8,8%, con un margen RBE de 87,1% vs. 86,5% en 2018.

Dividendos de 2019 alcanzaron los 1.050 millones de dólares canadienses +14,1% vs. 2018. En 2019, los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 309 millones de euros. En el Consejo de febrero ha sido aprobado el dividendo del 1T 2020 por importe de 312,5 millones de dólares canadienses (+25% vs. 1T 2019).



Deuda neta a cierre de diciembre: 7.963 millones de dólares canadienses (coste medio 4,44%). El 60% de la deuda tiene un vencimiento mayor a 15 años. Los próximos vencimientos de deuda son 17 millones de dólares canadienses en 2020, 723 millones en 2021 y 318 millones en 2022.

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

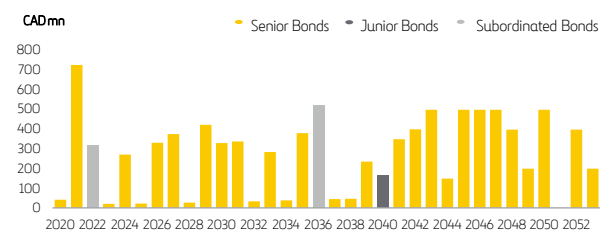
- 300 millones con vencimiento marzo 2030 (cupón del 3,14%)
- 500 millones con vencimiento marzo 2049 (cupón del 3,67%)

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

Calificación crediticia de 407 ETR:

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

Vencimientos de los bonos de 407 ETR:



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

Tarifa 407 ETR

En diciembre de 2019 se anunció un incremento de tarifas que se aplican desde el 1 febrero de 2020. 407 ETR está alineando su estructura de precios con los patrones de tráfico estacionales. Esto significa que los conductores pagarán menos por kilómetro en primavera e invierno, cuando el tráfico es menor en comparación con verano cuando la carretera está más concurrida. Para más información sobre las nuevas tarifas, consulte el siguiente [enlace](#).

MANAGED LANES (EE.UU.)

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

En 2019, el crecimiento del tráfico (+14,7%) está principalmente impulsado por la apertura total de la NTE35W en julio 2018, que conecta directamente con el segmento 1 de NTE, y la apertura de la 183 TEXpress (Midtown Express) en octubre de 2018, que proporciona acceso directo al segmento 2 de NTE.

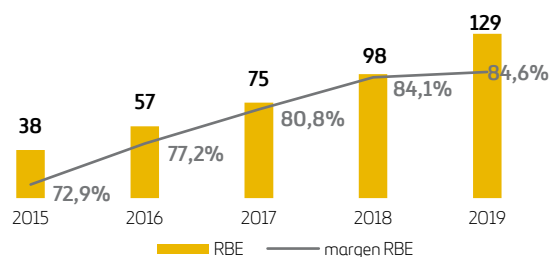
	DIC-19	DIC-18	VAR.
Transacciones (mn)	34	30	14,7%
Ventas (USD mn)	153	116	31,7%
RBE (USD mn)	129	98	32,6%
margen RBE	84,6%	84,1%	

La **tarifa media por transacción** en 2019 alcanzó 4,5 dólares vs. 3,9 dólares en 2018 (+15%).

Los **ingresos** ascendieron a 153 millones de dólares (+31,7% vs. 2018), gracias al crecimiento de tráfico y mayores tarifas.

El **RBE** alcanzó 129 millones de dólares (+32,6% vs. 2018) ayudado por fuerte crecimiento de tráfico. El margen RBE fue del 84,6% (+56 puntos básicos vs. 2018).

Evolución del RBE de NTE



Dividendo: NTE ha realizado la distribución de su primer dividendo por 292 millones de dólares, después de cinco años de explotación del activo. La retribución a los accionistas se produce también tras el cierre de su refinanciación por importe de aprox. 1.300 millones de dólares.

Refinanciación: Ferrovial, a través de Cintra, completó la refinanciación de la deuda original de NTE (PABs y TIFIA). La nueva estructura incluye PABs (400 millones de dólares) y bonos sujetos a impuestos (871 millones de dólares). Este acuerdo supuso una reducción en el coste de la deuda (*yield to maturity* 3,8% vs. 5,3% cupón promedio anterior) y la extensión del vencimiento (30 años del tramo sujeto a impuestos vs. 15 años préstamo TIFIA previo).

La **deuda neta de NTE** a diciembre 2019 alcanzó 1.234 millones de dólares (996 millones en diciembre 2018), a un coste medio de 3,48% después de la refinanciación.

Calificación crediticia

	PAB
Moody's	Baa2
FITCH	BBB

LBJ (54,6%, consolidación global)

Tráfico: crecimiento del +9,1% en 2019, apoyado en la apertura de la 183 TEXpress (Midtown Express) en octubre de 2018 y el incremento del tráfico de la US-75 tras la finalización de las obras en la intersección con la autopista President George Bush en 2T 2019, mostrando una mejor evolución del tráfico en 4T 2019 (+12,5%). La 183 TEXpress conecta directamente con el segmento 1 de LBJ, proporcionando una nueva conexión directa entre los dos corredores de *Managed Lanes*. Los trabajos preparatorios previos al inicio de las obras del proyecto *635 East Managed Lanes* no tuvieron un impacto significativo en el tráfico en el 4T 2019.

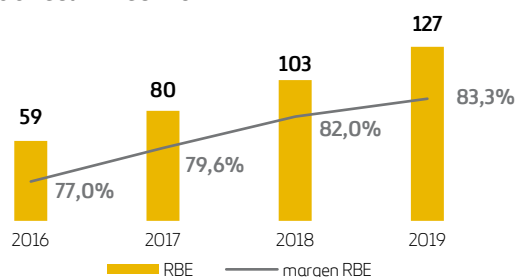
	DIC-19	DIC-18	VAR.
Transacciones (mn)	48	44	9,1%
Ventas (USD mn)	153	126	21,7%
RBE (USD mn)	127	103	23,7%
margen RBE	83,3%	82,0%	

La **tarifa media por transacción** en 2019 alcanzó 3,2 dólares vs. 2,8 dólares en 2018 (+11,7%).

Los **ingresos** alcanzaron los 153 millones de dólares (+21,7% vs. 2018), como resultado tanto del crecimiento continuado del tráfico como de mayores tarifas.

El **RBE** alcanzó 127 millones de dólares (+23,7% vs. 2018) con un margen RBE del 83,3% (+137 puntos básicos vs. 2018).

Evolución del RBE de LBJ



La **deuda neta de LBJ** a diciembre 2019 alcanzó 1.407 millones de dólares (1.448 millones en diciembre 2018), a un coste medio del 5,24%.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

El tráfico continuó creciendo tanto en los carriles alternativos gratuitos como en las *Managed Lanes* en los segmentos 3A y 3B, debido al regreso de la demanda al corredor, que ya excede los niveles previos a la construcción.

EVOLUCION TRIMESTRAL	4T 2019	4T 2018	VAR.
Transacciones (mn)	9	7	25,3%
Ventas (USD mn)	26	16	68,5%
RBE (USD mn)	22	12	84,5%
margen RBE	83,3%	76,1%	

El **RBE** de NTE35W en 4T 2019 ascendió a 22 millones de dólares con un incremento del 84,5% frente a 4T 2018 y un margen RBE de 83,3%.

La **tarifa media por transacción** en 2019 alcanzó 2,7 dólares.

La **deuda neta de NTE 35W** a diciembre de 2019 alcanzó 831 millones de dólares, a un coste medio de 4,88% (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 *Managed Lanes*.
- Instalación de Sistemas de Transporte Inteligente "ITS" y sistemas de peaje.

Duración: la concesión termina en 2061.

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

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

I-77 (50,1%, consolidación global)

El tramo norte de I-77 Express entró en operación el 1 de junio de 2019, y el tramo sur entró en operación el 16 de noviembre de 2019. El proyecto incluye:

- 26,4 millas de express lanes entre la I-277 en Charlotte y salida 36 en Mooresville.
- 8 segmentos en cada dirección, incluyendo 3 conexiones directas en cada dirección y numerosos puntos de entrada y salida.

Después de dos meses del proyecto completo en operación, las velocidades medias en el corredor son más altas frente a los niveles previos a la construcción a pesar del incremento del tráfico en la carretera. La familiarización con los carriles de la I-77 Express ha sido rápida.

Las *Managed Lanes* están operando con tarificación dinámica desde diciembre. Las tarifas se ajustan en tiempo real según las condiciones de tráfico, lo que garantiza a los conductores en la I-77 Express a que tengan un viaje rápido y seguro incluso en los días de mayor congestión.

OTRAS AUTOPISTAS

Ferrovial incluye en su cartera una serie de autopistas, que son principalmente, autopistas de pago por disponibilidad ubicadas en países con rentabilidades bajas de bonos del gobierno (España, Portugal e Irlanda) y de larga duración (vencimiento promedio de 16 años en general). Entre las autopistas más relevantes de Ferrovial de pago por disponibilidad sin riesgo de tráfico, o equivalentes a proyectos de pago por disponibilidad se encuentran: Autema, A-66, Algarve, Norte Litoral, M4 y M3 (a excepción de Autema, todos ellos son contabilizados por puesta en equivalencia).

La evolución del tráfico de los países mencionadas fue la siguiente:

- **España:** las autopistas españolas han firmado un nuevo año de crecimiento en 2019. Ausol I ha crecido un +4,5%, acumulando desde el final de la crisis un repunte de más del +60%. El tráfico en Ausol II se ha incrementado un +2,8%, y acumula un crecimiento por encima del +40% desde 2013.
- **Portugal:** crecimiento notable del tráfico en Algarve (+5,6%), y Azores (+4,5%) que mantiene la inercia tras el impulso que supuso la liberalización del mercado de las aerolíneas en 2015.
- **Irlanda:** mantiene la tendencia positiva observada en los últimos años. Ambas autopistas han registrado crecimientos por encima del 5% por quinto año consecutivo (+5,0% en M4 y +5,5% en M3).

OTROS EVENTOS

Ferrovial, a través de su filial Cintra, alcanzó en diciembre de 2019 el cierre para la transmisión del 65% del capital de Ausol por 451 millones de euros (100% equity value, aprox. 700 millones de euros). Cintra mantiene una participación del 15%, sobre la que se ha reservado una opción de venta (*put option*) y ha otorgado una opción de compra a Meridiam (*call option*).

La operación genera una plusvalía neta de 474 millones de euros después de impuestos para Ferrovial, al tiempo que le permite desconsolidar la deuda bruta de terceros del proyecto, que asciende a 611 millones de euros (531 millones de euros de deuda neta).

En agosto de 2019, Ferrovial, a través de su filial Cintra, acordó la venta de un 11,75% de participación en Ruta del Cacao (Bucaramanga Barrancabermeja Yondó) a John Laing por 28,6 millones de euros. La transacción generó unas plusvalías cercanas a los 10 millones de euros para Ferrovial. Tras esta transacción, Ferrovial mantiene un 30% de participación en la concesión.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-109	-79	-958	
I-77	-109	-1	-218	50%
NTE 35W(*)		-77	-740	54%
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles		-678	-1.310	
I-66		-678	-1.310	50%
Activos financieros	-82	-80	-1.307	
407-East Extension II	-11		22	50%
Ruta del Cacao (**)	-54		-61	30%
Toowoomba	-11		-222	40%
Silvertown Tunnel		-27	-203	23%
Bratislava		-30	-634	35%
OSARs	-6	-23	-209	50%

(*) Capital invertido y comprometido; Segmento 3C/Deuda neta 100%; incluye los 3 segmentos (**) Venta de participación el 28 de octubre, del 41,75% al 30%

- **407 East Extension Phase II:** la apertura total de la autopista se produjo en noviembre de 2019.
- **I-66 (Virginia, EEUU):** comprende la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, Condado de Fairfax). Plazo de construcción hasta 2022, y la concesión alcanza los 50 años desde el cierre comercial. Los trabajos de diseño y construcción están completados al 28%.
- **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 58%.
- **Toowoomba:** la autopista abrió al tráfico el 7 de septiembre 2019.
- **Ruta del Cacao:** 81 Km de nueva carretera, mejora de 108 km de carretera existente, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 48%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- En **Maryland**, Cintra está trabajando en un consorcio y licitando por el *Maryland Congestion Relief Program*, cuyo primer proyecto se espera para 1T 2020.
- **Georgia Managed Lanes Program** (Atlanta) se está analizando. El Departamento de transporte de Georgia (GDOT) ha confirmado que el primer proyecto, la SR-400 (proyecto de aprox. 1.800 millones de dólares de construcción y un total de 17 millas), será licitado como proyecto de diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento (DBFOM), pago por disponibilidad, con fecha de precalificación en 1T 2020; pero están analizando el modelo a implementar en los otros 4 proyectos del programa.
- Cintra está siguiendo varios proyectos de interés en varios Estados (Illinois, Virginia y Texas) siguiendo el esquema de Managed Lanes.

Otros mercados, Cintra alcanzó en noviembre 2019 el cierre comercial y financiero del proyecto "Silvertown Tunnel" en Londres, con una inversión aproximada de construcción de 1.000 millones de libras.

Aeropuertos

Contribuyó **115 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de FER en 2019**, frente a 73 millones en 2018.

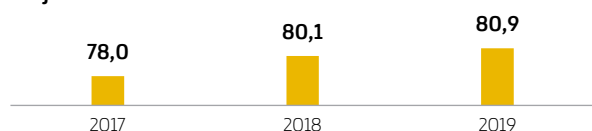
- **HAH:** 106 millones de euros en 2019 (70 millones en 2018), principalmente impactado por la evolución positiva de los derivados *mark to market* por las menores expectativas de inflación.
- **AGS:** 9 millones de euros en 2019 (4 millones en 2018).

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

Tráfico récord de 80,9 millones de pasajeros (+1,0%) en 2019.

Aumento de los niveles de ocupación a un máximo histórico del 80,0% (2018: 79,4%). Uno de cada cinco asientos sigue quedando vacío, lo que supone una importante oportunidad de crecimiento. El número medio de plazas por avión aumentó a 213,7 (2018: 213,4) impulsado por actualizaciones de la flota aviones en las rutas de Europa y Medio Oriente.

Pasajeros (millones)



(Millones de pasajeros)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Reino Unido	4,8	4,8	0,9%
Europa	33,2	33,3	-0,5%
Intercontinental	42,9	42,0	2,2%
TOTAL	80,9	80,1	1,0%



Ventas **3.070** +3,4%

RBE **1.921** +4,6%

Ventas: +3,4% en 2019 alcanzando 3.070 millones de libras.

- **Ingresos aeronáuticos:** +4,9%. Heathrow continúa beneficiándose del récord de tráfico de pasajeros, el mix de pasajeros favorable y la recuperación de la dilución de la rentabilidad del año anterior. Esto se ha visto parcialmente impactado por la introducción del nuevo acuerdo comercial de Heathrow con las aerolíneas, suponiendo un ahorro de 0,55 libras por pasajero en tasas aeroportuarias. El ingreso medio aeronáutico por pasajero creció +3,9% a 22,64 libras (21,78 libras en 2018).

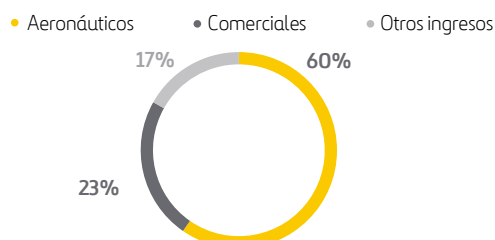
En cuanto a las **distribuciones a los accionistas:**

- **HAH:** 500 millones de libras, en línea con 2018 (500 millones). Correspondieron **a Ferrovial 145 millones de euros.**
- **AGS:** 30 millones de libras frente a 70 millones en 2018. Correspondieron **a Ferrovial 17 millones de euros.**
- **Denver:** 21 millones de euros en 2019 (7 millones en 2018), tras la finalización del contrato de remodelación del aeropuerto de Denver.

- **Ingresos comerciales:** +0,8%, apoyado en las concesiones *retail* y la restauración, que reflejan el fuerte crecimiento del tráfico. El deterioro de la libra frente al euro y el dólar americano también ha mejorado los ingresos de las concesiones. Los ingresos comerciales por pasajero se mantuvieron estables en 8,93 libras (2018: 8,94 libras).

- **Otros ingresos:** +1,6% vs. 2018, se incrementaron apoyados en los cargos de acceso a la vía ferroviaria, y Heathrow Express disminuyó por la disminución de los precios para mantenerse competitivo y menor compensación por *Crossrail*.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados: tras la NIIF 16, 52 millones de libras de arrendamientos se reportan por debajo de RBE. Antes de NIIF 16, estos costes se habrían incluido en costes operativos y dentro del RBE.

Los costes operativos se incrementaron a medida que Heathrow prepara para el crecimiento con inversiones en expansión, seguridad, resiliencia y experiencia de pasajeros. Heathrow incrementó el gasto en servicios para pasajeros con movilidad reducida, la mejora de capacidades de defensa de drones, la implementación de un nuevo control de equipaje de bodega y en sistemas de tecnología de la información. Los costes de los servicios públicos aumentaron por el incremento de impuestos sobre el uso, mientras el consumo disminuyó. Ex-NIIF 16, los costes operativos se habrían incrementado +6,0% (1.201 millones de libras), +5,0% por pasajero.

RBE ajustado se incrementó +4,6% hasta 1.921 millones de libras, con un margen RBE ajustado de 62,6% (61,9% en 2018).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 4,73%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (vs. 5,30% en diciembre 2018).

(Millones de libras)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	75	75	0,3%
Subordinada	1.889	1.599	18,2%
Grupo securitizado	12.840	12.402	3,5%
Caja y ajustes	-35	-345	-89,7%
TOTAL	14.769	13.731	7,6%

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

Regulatory Asset Base (RAB): a 31 de diciembre 2019, el RAB alcanzó los 16.598 millones de libras (16.200 millones en diciembre de 2018).

Expansión de Heathrow: en 2019 se avanzó de manera significativa en la expansión de Heathrow, ya que Heathrow culminó la ronda de consultas públicas tras presentar un borrador del *preferred masterplan* para el proyecto. La consulta describía el programa más reciente para el futuro aeropuerto, la forma en que Heathrow propone operar y gestionar el crecimiento y cómo va a cumplir con una expansión del aeropuerto sostenible, asequible y financiable sin ningún coste para el contribuyente.

Heathrow está trabajando para terminar el *masterplan* y celebrará una nueva consulta pública de ocho semanas entre los meses de abril y junio antes de presentar la solicitud del *development consent order* (DCO) hacia finales de 2020. En la solicitud del DCO se explicará cómo Heathrow propone llevar a cabo la expansión y se conectará el Reino Unido con el crecimiento mundial, al tiempo que se cumplen los requisitos del *Airports National Policy Statement*.

Expansión sostenible: Heathrow continúa comprometido con una expansión sostenible a largo plazo. Un componente clave de esto se establece en las propuestas de Heathrow para un *Environmentally Managed Growth Framework*. En este marco se incluyen las propuestas de Heathrow sobre cómo se manejaría el crecimiento según los límites ambientales de calidad del aire, uso de suelo, ruido y emisiones de carbono, y respalda el crecimiento del número de vuelos en el aeropuerto mientras se garantiza que el desempeño ambiental de Heathrow se mantenga dentro de los límites.

Periodo regulatorio: en noviembre, la *Civil Aviation Authority* (CAA) prorrogó el *economic licence* de Heathrow hasta finales de 2021 para alinear mejor el próximo período regulatorio ("H7") con el calendario general de expansión y su proceso legal. El período comprendido entre 2020 y 2021 se conoce como iH7 (H7 interino). Heathrow alcanzó un acuerdo (*Commercial Airline Agreement*) con las compañías aéreas que define los cargos aeronáuticos que se aplicarán durante el iH7, acuerdo que se ha reflejado en la prórroga de licencia. El acuerdo se basa en la superposición de reembolsos fijos y basados en el volumen en una extensión del RPI -1,5% existente y el marco regulatorio. Este acuerdo tiene por objetivo incentivar que las aerolíneas maximicen el uso de la capacidad actual antes de ofrecerles más.

En diciembre, Heathrow presentó su *Initial Business Plan (IBP)* para la expansión ante la CAA. El plan propone una evolución en el marco regulatorio mediante la extensión del período de control de precios a 15 años, con el objetivo de equilibrar la previsibilidad, la flexibilidad y el riesgo. Heathrow propone mantener fijo el coste de capital durante el período de control de precios, mientras que se implementan reinicios periódicos o basados en la evolución para algunos bloques como el pronóstico de pasajeros, los gastos operativos e ingresos comerciales. Heathrow está recogiendo comentarios sobre su *IBP* de las aerolíneas y otros stakeholders interesados. Estos comentarios se reflejarán en el *Final Business Plan* que se publicará en la segunda mitad de 2020.

En enero de 2020, la CAA publicó una nueva consulta sobre la regulación y el marco financiero del H7. La CAA señala la importancia de fijar acuerdos de control de precios que sean coherentes con la calificación crediticia de Heathrow y el valor de ofrecer seguridad regulatoria a largo plazo. Asimismo, señala que utilizará la información más reciente de la Competition and Markets Authority (CMA) para definir el coste medio ponderado del capital (WACC) de H7. Heathrow continúa tratando estas cuestiones con la CAA y responderá a la consulta el 5 de marzo de 2020.

Resumen de los desafíos legales y regulatorios actuales para la expansión: la publicación del documento normativo de la CAA en diciembre 2019 sobre los costes iniciales de diseño y construcción asociados a la expansión de Heathrow (costes categoría B y primera categoría de costes C) supone un nuevo avance para alcanzar

mayor certidumbre regulatoria necesaria para lograr la expansión de Heathrow. La decisión final y la declaración normativa de la CAA se esperan recibir en abril o mayo de 2020.

La sentencia del Tribunal de Apelaciones sobre los procedimientos de revisión judicial contra el Secretario de Estado de Transporte en relación con la decisión del Gobierno de establecer la *Airports National Policy Statement*. Heathrow considera que hasta la fecha se ha aplicado un proceso sólido, que incluye una amplia evidencia obtenida por la Comisión de Aeropuertos independiente, múltiples rondas de consultas públicas y el voto mayoritario en el Parlamento.

Si la apelación fuera en contra del Secretario de Estado de Transporte, dependiendo de los detalles de la sentencia, Heathrow consideraría cuidadosamente las próximas medidas a tomar.

Heathrow ha concluido que la expansión es probable y, por lo tanto, es conveniente haber reconocido 450 millones de libras de gasto hasta la fecha, como activo en construcción. El plan actual de Heathrow supone que la inversión continuará creciendo en 2020 hasta alrededor de 1.000 millones de libras, según lo establecido en el *Investor Report* publicado el 20 de diciembre de 2019. Si la declaración normativa donde se establecen las decisiones finales de la CAA no resuelve las inquietudes de Heathrow, o la *Airports National Policy Statement* queda excluida en el caso de una sentencia judicial adversa contra el Secretario de Estado de Transporte, Heathrow realizaría una nueva evaluación sobre la probabilidad de la expansión. Si la posibilidad de expansión ya no fuese considerada probable, la inversión de capital relacionada con la expansión incurrida a la fecha de la reevaluación se considere como deterioro y se refleje en la cuenta de resultados. Asimismo, debe destacarse que Heathrow espera que la mayoría de los activos permanezcan en el RAB y continúen generando un retorno a través del marco regulatorio.

En relación a lo anterior y para más información, consulte la nota 3.5.1. (detalles de información relativa a Heathrow) en el final de la sección (a) de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial.

Crecimiento sostenible: Heathrow progresa en la **Estrategia de Sostenibilidad 2.0**. Heathrow 2.0 establece cómo el aeropuerto mejorará la vida de sus empleados y la comunidad, contribuirá a una economía próspera y ayudará a afrontar los desafíos globales, incluido el cambio climático. El plan de Heathrow tiene cuatro pilares (*A great place to work, A great place to live, A thriving sustainable economy* y *A world worth travelling*) con 12 objetivos.

Descarbonización de la aviación: Heathrow ha diseñado un nuevo plan para la reducción del carbono que reúne a los socios de la industria, el gobierno y los pasajeros para ayudar a la aviación a alcanzar emisiones netas cero para 2050. Las medidas tomadas por Heathrow para lograr una industria de aviación de cero emisiones:

- **Eliminar carbono de la operativa de Heathrow:** las terminales de Heathrow utilizan energía 100% renovable y biogás.
- **Exclusión de carbono del suelo:** Heathrow facilita a pasajeros y empleados se desplacen de manera sostenible al aeropuerto.
- **Reducir carbono de la atmosfera:** Heathrow está ayudando a los pasajeros a compensar las emisiones de sus vuelos, y se está incrementando la inversión en soluciones naturales para capturar emisiones de carbono.
- **Descarbonizar vuelos:** Heathrow está trabajando con socios de la industria y gobiernos para ampliar la producción de combustibles alternativos sostenibles y apoyar el desarrollo de tecnologías para lograr vuelos sin emisión de carbono.

Satisfacción de usuarios: Heathrow consiguió una puntuación de *Airport Service Quality* (ASQ) de 4,17/5 (4,15 en 2018). 82% de los pasajeros encuestados calificaron su experiencia como “excelente” o “muy buena” (2018: 82%)

- *T5: World's 'Best Airport Terminal'* (primera vez).
- *Best Airport in Western Europe* (5a vez consecutiva).
- *Best Airport in the world for Shopping*.



Para más información sobre Heathrow, por favor visite este [link](#).

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

Tráfico: el número de pasajeros (13,6 millones) se redujo en -7,8%, por un descenso del tráfico en los 3 aeropuertos debido principalmente a los siguientes eventos:

- En Glasgow por el cierre de la base de Ryanair en octubre de 2018 y la quiebra de Thomas Cook.
- En Aberdeen debido a la cancelación de la ruta EasyJet a Gatwick y la ruta a London City.
- En Southampton por la reducción de las rotaciones en Manchester y Belfast de Flybe, y el cese de la ruta a Amsterdam de KLM.

(Millones de pasajeros)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Glasgow	8,9	9,7	-8,4%
Aberdeen	3,0	3,1	-4,1%
Southampton	1,8	2,0	-10,4%
TOTAL AGS	13,6	14,8	-7,8%

Las **ventas** se incrementaron un +1,8% hasta alcanzar los 217 millones de libras, debido a un ingreso extraordinario relacionado con la subvención para la construcción de un radar en Glasgow por parte de un tercero y la rentabilidad positiva de los aparcamientos en Aberdeen y Glasgow, que compensa parcialmente el descenso en los ingresos aeronáuticos y comerciales en los 3 aeropuertos por el menor tráfico.

RBE, 94 millones de libras, se redujo en -2,6% en 2019 vs. 2018 impactado por un menor volumen de pasajeros, los costes

extraordinarios de ejecutar el plan de contingencia para los días de huelga durante las negociaciones con sindicatos y los costes de reestructuración de los aeropuertos. Estos impactos fueron parcialmente compensados por ciertos hechos excepcionales, como el nuevo radar en Glasgow o el coste del servicio para el cierre del plan de pensiones de beneficio definido.

Deuda neta bancaria AGS: a 31 de diciembre de 2019, la deuda neta bancaria de los aeropuertos alcanzó 693 millones de libras.

Glasgow: primer aeropuerto de Reino Unido con una flota de autobuses 100% eléctricos 'cero emisiones'

Una flota de autobuses eléctricos reemplazará la flota diesel actual utilizada para transportar pasajeros entre la terminal y el aparcamiento de larga duración del aeropuerto. La electrificación de esta flota de autobuses forma parte de una serie de proyectos presentados del Aeropuerto de Glasgow orientados a reducir la huella de carbono.

El Aeropuerto de Glasgow, como parte de AGS Airports, también se comprometió con el Consejo de Aeropuertos Internacional (ACI) Net Zero 2050 de Europa en octubre. Glasgow se une al grupo de 203 aeropuertos gestionados por más de 47 operadores en 24 países europeos que han firmado la resolución para comprometerse formalmente a convertirse en aeropuertos con emisiones de carbono cero para 2050.

DENVER

El 12 de agosto de 2019, Great Hall Partners LLC recibió una notificación escrita para la finalización del contrato de remodelación del aeropuerto de Denver con fecha de 12 de noviembre de 2019. Al término de este contrato, el exceso de flujo de caja se distribuyó a los accionistas. Ferrovial recibió 21 millones de euros. Este proyecto suponía 534 millones de dólares en la cartera de construcción.



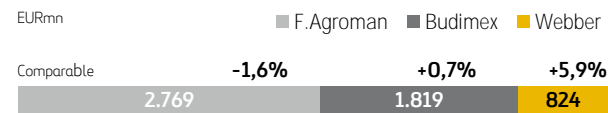
Construcción

EUR mn; % comparable



Las **ventas** (+0,3% en términos comparables) se mantienen en línea con el año anterior. La facturación internacional supuso el 86% de la división, Polonia (34%) y Norteamérica (30%).

VENTAS 2019 (5.413 MILLONES DE EUROS) Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:



El **RE** de Construcción se situó en 2019 en -365 millones de euros, lastrado principalmente por las pérdidas ya reconocidas en trimestres anteriores. En el 4T, Budimex muestra mejoras de rentabilidad (margen RE de 5,0% en 4T 2019 vs. 3,6% en 9M 2019), mientras Webber mantiene un resultado positivo en el año con una rentabilidad similar a los trimestres anteriores.

Ferrovial Agroman reportó pérdidas de -49 millones de euros en el 4T 2019 estanco, debido principalmente a:

- Costes de estructura asignados a contratos onerosos en EE.UU., a los que se refiere la provisión de 1T 2019. De acuerdo con las normas NIIF, estos costes no pueden incluirse en el importe de la provisión.
- Costes en curso en algunos proyectos cerca de la finalización, que esperamos compensar con los ingresos por reclamaciones, basado en los derechos en el contrato. Varias reclamaciones ya se han presentado a los clientes, aunque aún no se han resuelto. De acuerdo con la NIIF y reglas contables internas, no se ha incluido ningún ingreso potencial de estas reclamaciones en los resultados.

- Los impactos negativos mencionados fueron parcialmente compensados por las plusvalías de la venta de un terreno en España (Valdebebas) así como por mejoras en España en la finalización de algunos contratos.

2019 RE Y MARGEN RE, Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:

DIC-19	RE	RE COMPARABLE %	RE MG
Budimex	73	-20,7%	4,0%
Webber	15	-25,5%	1,8%
F. Agroman	-453	n.s.	-16,4%
TOTAL RE	-365	n.s.	-6,7%

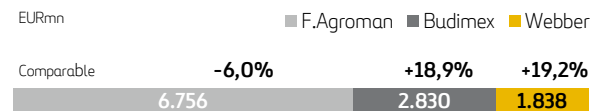
Budimex adquirió la división polaca de Servicios Internacional (FB Serwis) el 1 de julio. Tras esta adquisición, Budimex incorpora la actividad de FB Serwis para el año 2019. Además, las cifras reportadas de Budimex incluyen también la actividad inmobiliaria en Polonia para 2018 y 2019.

La **cartera** alcanzó los 11.424 millones de euros (+2,8% en términos comparables frente diciembre 2018). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación con el 79%, y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 88% del total.

La participación de Cintra en la cartera de construcción, excl. Webber y Budimex, suponía un 47% de la cartera en 2019 frente al 41% en 2018.

La cartera a diciembre de 2019 no incluye contratos preadjudicados y pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 600 millones de euros.

CARTERA EN 2019 Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:

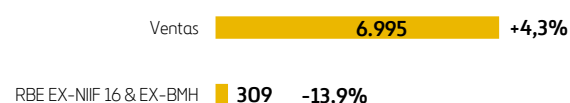


Servicios (actividad discontinuada)

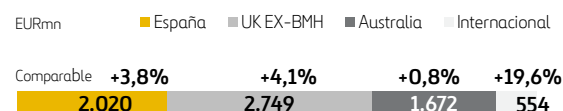
La división ha mostrado en 2019 un comportamiento positivo, con generación de flujo de caja, excluyendo el impacto de Birmingham.

En línea con el compromiso adquirido por Ferrovial para la desinversión de Servicios, esta división aparece clasificada como “mantenida para la venta” aunque, con el objetivo de permitir el análisis de su evolución, a continuación, se muestran las principales cifras de la actividad:

€mn; % comparable



VENTAS 2019 POR ÁREAS Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:



RBE ex-BMH & ex-NIIF 16:

- **España (+5,3% comparable)** apoyado en los contratos de tratamiento de residuos y mantenimiento industrial, que ha permitido una **mejora de la rentabilidad alcanzando un margen RBE de 10,7% en 2019** (10,4% en 2018).
- **Internacional (+26,3% comparable y margen 5,4%)** con crecimiento en todas las geografías, destacando Norteamérica y Chile. Polonia (FB Serwis) ha sido excluida de Servicios Internacional en 2019, después de que Budimex adquiriese el control de la participación que Servicios tenía el 1 de julio (las cifras de FB Serwis de 2018 se muestran en Servicios Internacional, excluidas en el comparable).
- En **Reino Unido** se reduce la rentabilidad debido a liquidaciones finales en contratos de *rail*, junto con una caída en los volúmenes de Utilities. **El RBE excluyendo la contribución de las áreas de utilities, recogida de residuos y medioambiente alcanzó los 56 millones de libras.**

Acuerdo Amey y Birmingham: Amey ha alcanzado un acuerdo para resolver el contrato Birmingham *Highways* PFI. El acuerdo no tiene impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial. Amey pagará 215 millones de libras, de los que 160 millones de libras se han pagado en 2019 y los 55 millones de libras restantes a lo largo de los próximos 6 años.

Cartera (17.656 millones de euros) disminuyó un -6,9% en términos comparables frente a 2018, debido a la salida de BMH y el retraso en la adjudicación de grandes proyectos en España.

LA CARTERA DE SERVICIOS EN 2019 Y VARIACIONES COMPARABLES VS. 2018:



Acuerdo de venta de Broadspectrum. En diciembre de 2019, Ferrovial anunció el acuerdo alcanzado para la venta de Broadspectrum (negocio en Australia y Nueva Zelanda) a una entidad controlada por Ventia Services Group.

El *equity value* (precio de acciones y préstamos de accionista) ascendía a 485,5 millones de dólares australianos (aproximadamente 303 millones de euros). El *enterprise value* fue de 524,5 millones de dólares australianos (aproximadamente 327 millones de euros).

En 2019, el flujo de actividad de Broadspectrum fue -5 millones de euros, incluyendo 17 millones de euros de factoring.

El cierre de la operación está supeditado a condiciones usuales en este tipo de operaciones, incluyendo la obtención de autorizaciones regulatorias y de competencia. Por lo tanto, el impacto en caja de esta transacción no está incluido en 2019. El cierre de la operación se espera en los nueve primeros meses de 2020.

La transacción ha supuesto para Ferrovial un impacto negativo en la cuenta de pérdidas y ganancias de aproximadamente 270 millones de euros en 4T 2019.

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, re-expresando asimismo la cuenta de resultados de 2018. Se ha procedido a una corrección valorativa tras el acuerdo alcanzado para la venta de Broadspectrum que deja el resultado de actividades discontinuadas en -198 millones de euros en diciembre, frente a los 28 millones reportados en septiembre 2019.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
VENTAS	6.054	5.737
Provisión de Construcción*	-345	
RBE Ex NIIF 16	76	479
RBE	121	
Amortización de inmovilizado	-180	-127
Deterioros y enajenación de inmovilizado	460	82
RE	401	434
Resultado Financiero	-194	-192
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-263	-230
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	69	39
Puesta en equivalencia	296	239
BAI	504	481
Impuesto sobre beneficios	-47	-24
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	457	457
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-198	-848
RDO CONSOLIDADO	259	-391
Rdo. atribuido a socios externos	9	-57
RESULTADO DEL EJERCICIO	268	-448

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

Las **ventas** se situaron en 6.054 millones de euros (+2,6% en términos comparables) con una mayor contribución de Autopistas (+28,5% en términos comparables) y unos ingresos de la división de Construcción en línea con el año 2018 (+0,3% comparables).

RBE: 76 millones de euros excluyendo el impacto de NIIF 16 (479 millones en 2018) impactado negativamente por la provisión de -345 millones de euros (al 100%), registrada en la división de Construcción en 1T 2019 por posibles pérdidas futuras en varios proyectos de EE.UU.

- La NIIF 16 mejoró el RBE en 45 millones de euros hasta los 121 millones de euros de RBE por la reclasificación entre RBE, amortización y resultado financiero, sin impacto significativo a nivel de RE y resultado neto.

Amortización se incrementó un +41,0% en 2019 (+6,7% en términos comparables), hasta los 180 millones de euros.

Los deterioros y enajenación de inmovilizado ascendieron a 460 millones de euros a cierre de 2019 (82 millones de euros en 2018), debido principalmente a los siguientes impactos:

- El impacto principal procede de la plusvalía por la venta del 65% de participación de Ausol, que ascendió a 475 millones de euros (antes de impuestos).
- Otros efectos incluidos fueron la venta de un 11,75% de participación en Ruta del Cacao, los resultados de la cancelación del contrato de remodelación del aeropuerto de Denver y el deterioro de Autema.

Resultado Financiero, gasto financiero en 2019 en línea con 2018:

- Proyectos infraestructuras:** gasto de -263 millones de euros frente a -230 millones de euros en 2018 debido a la entrada en operación de la NTE 35W e I-77, junto con la refinanciación de la NTE, parcialmente compensado por mayores tasas de interés con impacto positivo en la posición de caja bruta.
- Proyectos ex-infraestructuras:** 69 millones de euros de ingreso financiero en 2019 frente a 39 millones de euros en 2018, fundamentalmente debido a las mayores tasas de interés, con un impacto positivo en la posición de caja bruta y las coberturas de *equity swaps* ligados a los planes de retribución, sin impacto en caja. Estas coberturas supusieron un ingreso de 25 millones de euros en 2019 (-3 millones de euros en 2018), debido a la evolución positiva del precio de la acción, frente a la evolución negativa en 2018, tal y como muestra en la siguiente tabla:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31-dic-17	18,93
31-dic-18	17,70
31-dic-19	26,97

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	617	471	31,0%	28,5%
Aeropuertos	19	14	38,9%	32,4%
Construcción	5.413	5.252	3,1%	0,3%
Otros	5	0	n.a.	n.a.
TOTAL	6.054	5.737	5,5%	2,6%

RBE

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	433	319	35,7%	33,5%
Aeropuertos	-16	-16	-5,5%	-7,7%
Construcción	-321	189	n.s.	n.s.
Otros	-20	-14	n.a.	n.a.
Total RBE Ex NIIF 16	76	479	-84,1%	-84,4%
NIIF 16	45			
TOTAL RBE	121			

RE*

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	346	239	44,7%	36,4%
Aeropuertos	-18	-18	-4,1%	-5,6%
Construcción	-365	146	n.s.	n.s.
Otros	-22	-16	n.a.	n.a.
TOTAL	-58	351	-116,6%	-120,0%

(*) RE antes de deterioros y enajenación del inmovilizado

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto: las sociedades por puesta en equivalencia aportaron 296 millones de euros netos de impuestos (239 millones de euros 2018).

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Autopistas	182	166	9,8%
407 ETR	153	136	12,2%
Otros	29	30	-1,3%
Aeropuertos	115	73	56,9%
HAH	106	70	51,9%
AGS	9	4	154,4%
Construcción	-1	0	-105,9%
TOTAL	296	239	24,1%

Impuesto: el impuesto de sociedades en 2019 ascendió a -47 millones de euros de gasto (-24 millones de euros de gasto en 2018), impactado por la regularización de impuestos diferidos de años anteriores en España, debido al potencial largo periodo de recuperación. Excluyendo este impacto y el resultado de las sociedades integradas por puesta en equivalencia que se incluye neto de impuesto (296 millones de euros), y tomando el gasto por impuesto sobre sociedades ajustado por las regularizaciones de ejercicios anteriores (-54 millones de euros), resulta una tasa de impuesto efectiva del 25%.

Resultado neto de operaciones continuadas: se situó en 457 millones de euros en 2019 (457 millones de euros en 2018). Este resultado recoge una serie de impactos, entre los que destacan:

- Impacto de la provisión dotada en la división de Construcción en 1T 2019 a nivel de resultado neto: -212 millones de euros.
- Ajustes de valor razonable por derivados: 54 millones de euros (25 millones de euros en 2018), principalmente impactado por la evolución positiva de los derivados de HAH.
- Deterioro Autema: -58 millones de euros (-13 millones en 2018).
- Plusvalía después de impuestos por la venta de participaciones en Ausol y Ruta del Cacao: 482 millones de euros (80 millones en 2018 por la venta de participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads).

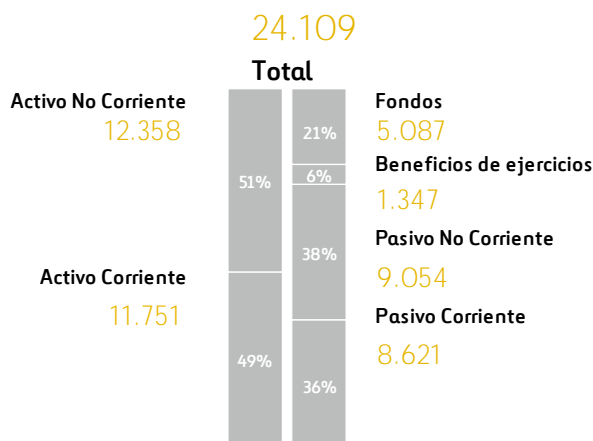
Resultado neto de operaciones discontinuadas alcanzó -198 millones de euros, frente a -848 millones de euros en 2018.

Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18	(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
ACTIVO NO CORRIENTE	12.358	12.055	PATRIMONIO NETO	5.087	5.363
Fondo de comercio de consolidación	248	372	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.304	4.530
Activos intangibles	62	32	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	783	833
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.880	7.155	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.347	1.241
Inversiones inmobiliarias	2	9	PASIVOS NO CORRIENTES	9.054	8.912
Inmovilizado material	299	251	Provisiones para pensiones	4	3
Derecho de uso	126	0	Otras provisiones	518	459
Inversiones en sociedades asociadas	2.557	2.455	Pasivo arrendamiento a largo plazo	82	0
Activos Financieros no corrientes	1.247	754	Deuda financiera	7.565	7.419
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	171	173	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.471	5.342
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	970	473	Deuda financiera resto de sociedades	2.094	2.077
Resto de cuentas a cobrar	106	108	Otras deudas	27	135
Impuestos diferidos	502	664	Impuestos diferidos	475	574
Derivados financieros a valor razonable	434	364	Derivados financieros a valor razonable	385	321
ACTIVO CORRIENTE	11.751	10.758	PASIVOS CORRIENTES	8.621	7.297
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.936	4.892	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	3.491	3.259
Existencias	699	594	Pasivo arrendamiento a corto plazo	71	0
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.256	1.090	Deuda financiera	1.033	773
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	891	801	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	23	43
Otros deudores	364	289	Deuda financiera resto de sociedades	1.010	730
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	97	97	Derivados financieros a valor razonable	97	69
Tesorería e inversiones financieras temporales	4.735	4.005	Deudas por operaciones de tráfico	3.072	2.700
Sociedades proyectos de infraestructuras	119	239	Acreeedores comerciales	1.327	1.314
Caja restringida	6	9	Otras deudas no comerciales	1.745	1.386
Resto de tesorería y equivalentes	113	230	Pasivos por impuestos sobre sociedades	107	65
Resto de sociedades	4.617	3.766	Provisiones para operaciones de tráfico	750	431
Derivados financieros a valor razonable	27	80	TOTAL PASIVO	24.109	22.813
TOTAL ACTIVO	24.109	22.813			

BALANCE CONSOLIDADO

(millones de euros)



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA DIC-19	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (EUR mn)	-3.433	-5.811	-9.244
% fijo	83,4%	97,9%	92,5%
% variable	16,6%	2,1%	7,5%
Tipo medio	1,0%	4,9%	3,5%
Vencimiento medio (años)	2	21	14

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
Deuda Financiera Bruta	-9.244	-8.737
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.433	-2.992
Deuda Bruta Proyectos	-5.811	-5.745
Tesorería	6.287	5.088
Tesorería Ex-proyectos	5.064	4.228
Tesorería Proyectos	1.223	861
Posición neta de tesorería total	-2.957	-3.649
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	1.631	1.236
Posición Neta Tesorería Proyectos	-4.588	-4.885
Posición neta de tesorería total	-2.957	-3.649

*Incluye actividades discontinuadas

PNT & Flujo de Caja ex-infraestructuras

(incluyendo actividades discontinuadas)

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	5.064	
Deuda bruta	-3.433	81% Bonos
Posición neta de tesorería	1.631	

Incl. actividades discontinuadas

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.064	1.011
TOTAL LIQUIDEZ	6.075

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)



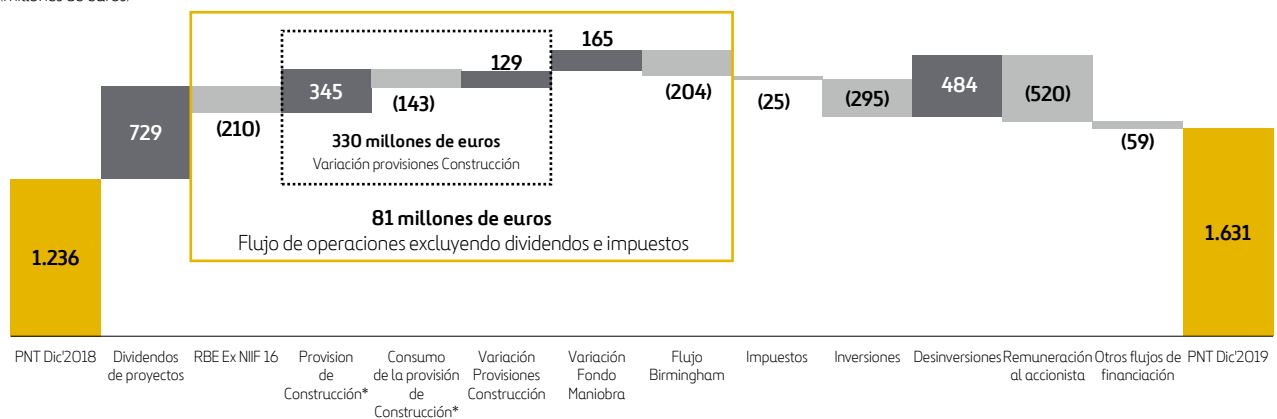
(*) En 2020, la deuda ex-proyecto incluye la emisión de ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable a 31 de diciembre de 2019 de 973 millones de euros con tipo medio de -0,29%

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)

(millones de euros)



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

Posición neta de caja (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 1.631 millones de euros en diciembre de 2019 vs. 1.236 millones de euros en diciembre 2018. Los principales factores para el cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos:** 729 millones de euros vs. 623 millones de euros en 2018 (+17%), destacando la contribución de los dividendos de autopistas, que se han incrementado un +67% en 2019, incluyendo el primer reparto de dividendo de la autopista NTE de 166 millones de euros. La contribución de dividendos de Servicios de proyectos alcanzó 47 millones de euros vs. 131 millones de euros en 2018.
- **RBE ex-infraestructuras ex NIIF 16:** -210 millones de euros, que incluían 233 millones de euros de Servicios.
 - La cifra de RBE estaba impactada negativamente por la provisión sin impacto en caja de Construcción de -345 millones de euros, registrada en el 1T 2019.
 - De dicha provisión, 143 millones de euros han sido ya aplicados (salida de caja) en 2019.
- **129 millones de euros** del resto de variación de provisiones de Construcción, impactado por obras industriales de Budimex, después de adoptar un enfoque prudente sobre estos riesgos en particular.
- **165 millones de euros** de fondo de maniobra, principalmente apoyado en la evolución positiva del FM de Construcción, que alcanzó 132 millones de euros (-140 millones de euros en 2018) y del FM de Servicios de 1 millón de euros (ex-BMH) vs. -188 millones de euros en 2018.
- **Flujo de Caja de Birmingham** se situó en -204 millones de euros, incluyendo 160 millones de libras pagadas en 2019 en relación al acuerdo alcanzado con el Ayuntamiento para la finalización del contrato PFI (el importe total del acuerdo supone 215 millones de libras, los 55 millones de libras restantes serán abonados a lo largo de los próximos 6 años).
- **Inversión Neta:** alcanzó los 189 millones de euros en 2019 vs. -94 millones de euros en 2018. Las inversiones ascendieron a -295 millones de euros, por debajo de los -332 millones en 2018. Las desinversiones alcanzaron 484 millones de euros en 2019, entre los que destacan 476 millones por la venta de participaciones en las autopistas Ausol y Ruta del Cacao.
- **Remuneración al accionista:** -520 millones de euros, en línea con el año 2018.
- **Otros:** Incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-60 millones de euros).

La posición de caja neta al cierre de diciembre (1.631 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (158 millones de euros).

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de actividad*

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

DIC-19	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*	DIC-18	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	494	408	902	Autopistas	296	-9	287
Aeropuertos	183	-8	175	Aeropuertos	191	0	191
Construcción	132	-44	87	Construcción	0	-7	-8
Servicios	77	-163	-85	Servicios	160	-75	85
Otros	-76	-4	-80	Otros	-83	-2	-85
TOTAL	810	189	999	TOTAL	564	-94	470

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

Flujo de operaciones

El flujo de operaciones ex-proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2019 se situó en 810 millones de euros (antes de impuestos), por encima de los 564 millones de 2018, debido principalmente al incremento de los dividendos de Autopistas y la evolución del flujo de operaciones de Construcción.

FLUJO DE OPERACIONES	dic-19	dic-18
Dividendos Autopistas	494	296
Dividendos Aeropuertos	183	191
Construcción	132	0
Servicios	77	160
Otros	-76	-83
Flujo de operaciones sin impuestos	810	564
Pago Impuesto de sociedades	-25	6
TOTAL	785	569

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

Detalle del flujo de Construcción y Servicios

CONSTRUCCIÓN	DIC-19	DIC-18
RBE Ex NIIF 16	-321	189
RBE proyectos Ex NIIF 16	15	15
RBE Ex proyectos Ex NIIF 16	-336	175
Variación Provisiones	330	-40
Provisión Construcción EE.UU. (*)	345	
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-143	
Resto variación de Provisiones	129	-40
Cobro de dividendos	5	6
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	132	-140
Variación descuento de factoring	-4	-12
Pago de suelo	-4	-46
Fondo de maniobra ex Budimex	141	28
Fondo de maniobra Budimex	-1	-111
FLUJO OPERACIONES SIN IS	132	0

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

SERVICIOS	DIC-19	DIC-18
RBE Ex NIIF 16	309	136
RBE proyectos Ex NIIF 16	76	73
RBE Ex proyectos Ex NIIF 16	233	62
Provisión BMH sin efecto en caja		235
Flujo BMH	-204	-80
Cobro de dividendos	47	131
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	1	-188
Variación descuento de factoring	23	-11
Pago de Pensiones Reino Unido	-16	-10
Fondo de maniobra ex Reino Unido	3	-39
Fondo de maniobra Reino Unido	-9	-128
FLUJO OPERACIONES SIN IS	77	160

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

(Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRAL	INTERNACIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos Ex NIIF 16	149	-6	61	30	233
Flujo BMH		-204			-204
Dividendos y otras devoluciones	13	26	3	6	47
Variación descuento de factoring	7	0	17	-1	23
Pago de pensiones	0	-16	0	0	-16
Var. fondo de maniobra	27	-9	-35	12	-6
FLUJO DE OPERACIONES SIN IMPUESTOS	196	-209	45	46	77

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos

En Autopistas, se incluye en el flujo de operaciones 494 millones de euros en 2019, procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas.

DIVIDENDOS Y DEVOLUCIONES DE CAPITAL	DIC-19	DIC-18
407 ETR	309	273
NTE	166	0
Autopistas irlandesas	1	1
Autopistas portuguesas	12	9
Autopistas griegas	0	3
Autopistas españolas	3	5
Resto	3	4
TOTAL	494	296

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos (183 millones de euros) fueron inferiores a los cobrados en 2018 (191 millones de euros).

AEROPUERTOS	DIC-19	DIC-18
HAH	145	144
AGS	17	39
Otros	21	7
TOTAL	183	191

Flujo de inversión

DIC-19	INVERSION	DESINVERSION	FLUJO DE INVERSION
Autopistas	-68	476	408
Aeropuertos	-8	0	-8
Construcción	-51	7	-44
Servicios	-164	1	-163
Otros	-4	0	-4
TOTAL	-295	484	189

DIC-18	INVERSION	DESINVERSION	FLUJO DE INVERSION
Autopistas	-90	82	-9
Aeropuertos	0	0	0
Construcción	-53	45	-7
Servicios	-186	111	-75
Otros	-2	0	-2
TOTAL	-332	238	-94

El flujo neto de inversión en 2019 (189 millones de euros) incluye:

- Las **inversiones** ascendieron a -295 millones de euros, por debajo de los -332 millones en 2018.
- Las **desinversiones** alcanzaron 484 millones de euros en 2019:
 - En Autopistas, el cobro de 476 millones por la venta de participaciones en las autopistas Ausol y Ruta del Cacao, frente a los 82 millones de 2018 de la venta de la participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads.

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- Flujo de remuneración al accionista:** -520 millones de euros para accionistas de Ferrovial, que incluye el pago en efectivo del *scrip dividend* de -238 millones y la recompra de acciones propias de -282 millones de euros. Adicionalmente, los dividendos a minoritarios de participadas ascendieron a -18 millones de euros.
- El **flujo neto de los intereses** alcanzó los 26 millones de euros en 2019.
- Impacto del tipo de cambio** (-60 millones de euros), principalmente por la evolución de las coberturas de derivados de tipo de cambio en euros, de caja en dólares estadounidenses y canadienses.
- Otros movimientos de deuda no flujo** (-17 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos corporativos.

Posición neta de actividades discontinuadas

La posición neta de tesorería de actividades discontinuadas se situó en 158 millones de euros de caja a 31 de diciembre 2019.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras concesionarias, se recoge principalmente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se

encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquellas que se encuentran en fase de construcción.

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

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
Autopistas	386	296
Resto	71	84
TOTAL FLUJO DE OPERACIONES	457	380

Flujo de inversión

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

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
LBJ	-3	-4
NTE	-3	-3
NTE 35W	-135	-134
I-77	-94	-210
Autopistas portuguesas	0	-1
Autopistas españolas	-5	-5
Resto	0	0
TOTAL AUTOPISTAS	-240	-356
Resto	106	104
TOTAL PROYECTOS	-135	-252
Subvenciones de capital	93	183
TOTAL FLUJO INVERSION NETO	-41	-69

Flujo de financiación

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

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

(Millones de euros)	DIC-19	DIC-18
Autopistas España	-54	-63
Autopistas EE.UU.	-132	-77
Autopistas Portugal	-14	-15
Resto autopistas	0	0
TOTAL AUTOPISTAS	-201	-154
Resto	-38	-37
TOTAL FLUJO INTERESES	-239	-191

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2019 ha sido negativa por -66 millones de euros, derivado fundamentalmente de la apreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACION GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE Ex NIIF 16			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	DIC-19	PARTICIP.
INTEGRACION GLOBAL													
NTE*	34	30	14,7%	137	99	38,8%	116	83	39,7%	84,6%	84,1%	-1.099	63,0%
LBJ*	48	44	9,1%	137	107	28,2%	114	87	30,2%	83,3%	82,0%	-1.253	54,6%
NTE 35W**/**/****	33		n.a.	81	31	n.a.	48	23	108,2%	59,9%	74,2%	-740	53,7%
I-77 ****				21	2	n.a.	14	0	n.s.	66,4%		-218	50,1%
TOTAL EEUU				376	238	57,8%	292	194	51,0%			-3.311	
Ausol I***	18.232	17.440	4,5%	66	66	-0,2%	55	56	-0,6%	84,1%	84,4%		15,0%
Ausol II***	19.199	18.667	2,8%										15,0%
Autema	18.895	18.781	0,6%	113	109	4,0%	105	100	4,3%	92,7%	92,4%	-625	76,3%
TOTAL ESPANA				179	174	2,4%	160	156	2,6%			-625	
Azores	10.735	10.275	4,5%	29	28	4,0%	26	25	5,9%	88,1%	86,5%	-287	89,2%
Via Livre				15	14	5,7%	2	2	16,7%	14,0%	12,7%	2	84,0%
TOTAL PORTUGAL				44	42	4,5%	28	26	6,6%			-284	
TOTAL MATRICES				19	16	13,4%	-47	-56	17,1%				
TOTAL AUTOPISTAS				617	471	31,0%	433	319	35,7%	70,2%	67,7%	-4.220	

* Tráfico en millones transacciones. ** Activos en construcción ****Venta de participación el 3 diciembre, del 80% al 15%. Tráfico a diciembre. P&L y Deuda Neta en 2019 hasta noviembre y en 2018 a diciembre. ****Capital invertido y comprometido: Segmento 3C/Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *****Apertura total en noviembre 2019

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE Ex NIIF 16			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	DIC-19	PARTICIP.
PUESTA EN EQUIVALENCIA													
407 ETR (km recorridos, millones)	2.742	2.747	-0,2%	1.017	908	12,0%	884	791	11,8%	86,9%	87,1%	-5.464	43,2%
M4	35.442	33.761	5,0%	31	30	5,3%	17	17	1,3%	54,8%	56,9%	-74	20,0%
M3	42.080	39.892	5,5%	22	20	9,5%	14	14	1,0%	64,7%	70,2%	-111	20,0%
A-66 Benavente Zamora				24	24	2,1%	22	22	2,1%	90,5%	90,5%	-157	25,0%
Serrano Park				6	6	8,2%	3	3	-27,1%	40,3%	59,8%	-36	50,0%
Algarve	16.325	15.456	5,6%	37	38	-2,2%	33	33	-2,3%	87,9%	88,0%	-108	48,0%
Norte Litoral	26.998	25.974	3,9%	42	43	-3,7%	36	38	-3,7%	87,0%	87,0%	-127	49,0%

PRINCIPALES AUTOPISTAS (P&G)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	1.505	1.390	8,3%
RBE	1.309	1.211	8,1%
Margen RBE	87,0%	87,1%	
RE	1.204	1.103	9,1%
Margen RE	80,0%	79,4%	
Resultado financiero	-420	-370	-13,5%
Resultado antes de impuestos	783	733	6,9%
Impuesto de sociedades	-207	-194	-6,9%
Resultado neto	576	539	6,8%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial*	153	136	12,2%

* Millones de euros

LBJ

(Millones de dólares americanos)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	153	126	21,7%
RBE	127	103	23,7%
Margen RBE	83,3%	82,0%	
RE	99	77	28,0%
Margen RE	64,5%	61,3%	
Resultado financiero	-87	-87	0,0%
Resultado neto	11	-10	204,5%
Aportación a Ferrovial*	5	-5	210,1%

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

NTE

(Millones de dólares americanos)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	153	116	31,7%
RBE	129	98	32,6%
Margen RBE	84,6%	84,1%	
RE	101	76	33,5%
Margen RE	66,2%	65,3%	
Resultado financiero	-74	-62	-20,1%
Resultado neto	26	13	95,1%
Aportación a Ferrovial*	15	7	105,6%

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

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	DIC-19	DIC-18	VAR.
Ventas	90		n.s.
RBE	54		n.s.
Margen RBE	60,1%		n.s.
RE	35		n.s.
Margen RE	38,6%		n.s.
Resultado financiero	-39		n.s.
Resultado neto	-5		n.s.
Aportación a Ferrovial*	-2		n.s.

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

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

(Millones de libras)	VENTAS			RBE			MARGEN RBE		
	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR.	DIC-19	DIC-18	VAR. (PBS)
Heathrow SP	3.070	2.970	3,4%	1.921	1.837	4,6%	62,6%	61,9%	70
Excepcionales y Ajustes	0	0	n.a.	2	2	-21,2%	n.a.	n.a.	n.a.
TOTAL HAH	3.070	2.970	3,3%	1.922	1.840	4,5%	62,6%	61,9%	69

HAH

(Millones de libras)	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	3.070	2.970	3,3%	3,3%
RBE	1.922	1.840	4,5%	1,7%
Margen RBE	62,6%	61,9%		
Amortizaciones y deterioros	-805	-796	1,1%	1,0%
RE	1.117	1.043	7,1%	3,7%
Margen RE	36,4%	35,1%		
Resultado financiero	-621	-751	17,4%	4,1%
Rtdo. antes de impuestos	497	292	70,0%	24,0%
Impuesto de sociedades	-126	-45	-179,4%	n.a.
Resultado neto	370	247	50,0%	5,0%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferroviario (Euros)	106	70	51,9%	5,0%

AGS

(Millones de libras)	DIC-19	DIC-18	VAR.
TOTAL VENTAS AGS	217	213	1,8%
Glasgow	133	127	4,7%
Aberdeen	57	56	1,0%
Southampton	28	30	-8,8%
TOTAL RBE AGS	94	97	-2,6%
Glasgow	65	64	2,0%
Aberdeen	22	22	-2,8%
Southampton	8	11	-28,6%
TOTAL MARGEN RBE	43,5%	45,5%	-195,2
Glasgow	48,8%	50,1%	-125,1
Aberdeen	38,4%	40,0%	-152,4
Southampton	28,6%	36,5%	-790,9

CONSTRUCCIÓN**

CONSTRUCCION	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	5.413	5.252	3,1%	0,3%
RBE	-321	189	n.s.	n.s.
RBE margen	-5,9%	3,6%		
RE	-365	146	n.s.	n.s.
RE margen	-6,7%	2,8%		
Cartera	11.424	10.965	4,2%	2,8%

BUDIMEX	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.819	1.730	5,2%	0,7%
Construcción	1.568	1.602	-2,1%	-1,5%
Inmobiliaria	135	128	5,9%	6,5%
FB Serwis	116			33,3%
RBE	95	100	-4,8%	-14,3%
RBE margen	5,2%	5,8%		
RE	73	88	-16,8%	-20,7%
Construcción	36	67	-46,3%	-46,9%
Inmobiliaria	27	21	26,9%	27,6%
FB Serwis	10			n.s.
RE margen	4,0%	5,1%		
Cartera	2.830	2.362	19,8%	18,9%

WEBBER	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	824	739	11,5%	5,9%
RBE	27	30	-9,8%	-15,3%
RBE margen	3,3%	4,1%		
RE	15	21	-29,4%	-25,5%
RE margen	1,8%	2,9%		
Cartera	1.838	1.511	21,6%	19,2%

F.AGROMAN	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.769	2.783	-0,5%	-1,6%
RBE	-444	59	n.s.	n.s.
RBE margen	-16,0%	2,1%		
RE	-453	37	n.s.	n.s.
RE margen	-16,4%	1,3%		
Cartera	6.756	7.092	-4,7%	-6,0%

SERVICIOS**

SERVICIOS	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	6.995	6.785	3,1%	4,3%
RBE	309	136	127,6%	n.s.
RBE ex-BMH	309	371	-16,8%	-13,9%
RBE margen	4,4%	2,0%		
RBE ex-BMH margen	4,4%	5,5%		
Cartera	17.656	19.411	-9,0%	-6,9%

ESPAÑA	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.020	1.950	3,6%	3,8%
RBE	216	202	7,1%	5,3%
RBE margen	10,7%	10,4%		
Cartera	4.266	4.670	-8,7%	-8,7%

REINO UNIDO	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.749	2.610	5,3%	4,1%
RBE	2	-163	101,1%	n.s.
RBE ex-BMH	2	72	-97,5%	-93,6%
RBE margen	0,1%	-6,3%		
RBE ex-BMH margen	0,1%	2,8%		
Cartera	8.036	9.251	-13,1%	-10,5%

AUSTRALIA	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.672	1.684	-0,7%	0,8%
RBE	61	61	-0,4%	1,7%
RBE margen	3,6%	3,6%		
Cartera	4.064	4.129	-1,6%	-3,2%

INTERNACIONAL	DIC-19	DIC-18	VAR.	COMPARABLE
Ventas	554	540	2,5%	19,6%
RBE	30	36	-17,0%	26,3%
RBE margen	5,4%	6,7%		
Cartera	1.291	1.361	-5,2%	15,6%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

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

BMH: Birmingham

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	VAR. 19-18	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	VAR. 19-18
Libra Esterlina	0,8467	-5,8%	0,8745	-1,3%
Dólar Americano	1,1229	-1,9%	1,1183	-5,1%
Dólar Canadiense	1,4573	-6,6%	1,4800	-3,3%
Zloty Polaco	4,2565	-0,8%	4,2960	0,6%
Dólar Australiano	1,5986	-1,7%	1,6077	1,5%

Anexo III – Remuneración al accionista

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

Dichos aumentos se enmarcan en el sistema de retribución al accionista, denominado "Ferrovial Dividendo Flexible", en sustitución del tradicional pago del dividendo complementario del ejercicio 2018 y el dividendo a cuenta del ejercicio 2019.

DETALLES DIVIDENDO FLEXIBLE	MAY-19	NOV-19
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,311	0,408
Número derechos para recibir acción nueva	69	63
% accionistas optaron a acciones	55,47%	55,28%
% accionistas eligieron pago en efectivo	44,53%	44,72%
Número de acciones nuevas emitidas	5.936.542	6.531.283
Numero de derechos adquiridos	328.834.402	332.921.487

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

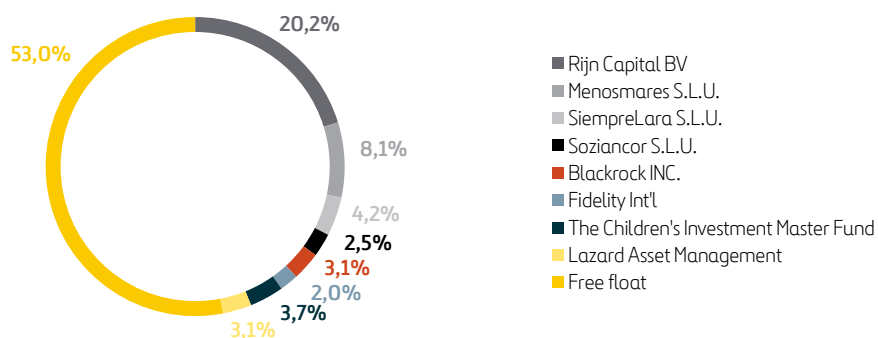
El programa de recompra finalizó el 22 de noviembre de 2019 con 8.792.631 acciones propias adquiridas por la sociedad (no superando el límite de 275 millones de euros o 19 millones de acciones).

Posteriormente se llevó a cabo la reducción de capital en la cuantía de 3.141.643,80 euros, mediante la amortización de 15.708.219 acciones propias, incluidas 6.915.588 acciones propias existentes previa fecha de formulación por parte del Consejo de Administración de la propuesta de acuerdo a la Junta de reducción de capital.

El capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2019 era de 147.043.088,60 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 735.215.443 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 31 DE DICIEMBRE DE 2019



Anexo V – Información adicional

OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS

OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES 31/12/18	Nº ACCIONES COMPRADAS / RECIBIDAS	TRASPASOS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES 31/12/19
Acciones para reducción de capital		8.792.631		-8.792.631	0
Autocartera discrecional	6.915.588	2.755.960		-6.915.588	2.755.960
Sistemas de retribución	48.951	372.943	299.573	-721.467	0
Acciones recibidas dividendo flexible	447.129	372.745	-299.573	0	520.301
SALDO	7.411.668	12.294.279	0	-16.429.686	3.276.261

PERIODO MEDIO DE PAGO

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España (excluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 39 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2019 y 2018:

DÍAS	2019	2018
Periodo medio de pago a proveedores	39	40
Ratio de operaciones pagadas	39	40
Ratio de operaciones pendientes de pago	43	52
IMPORTE (euros)		
TOTAL PAGOS REALIZADOS	676.032.318	697.200.453
TOTAL PAGOS PENDIENTES	19.316.271	19.388.691

Las operaciones comerciales recíprocas entre sociedades que forman parte de Ferrovial son objeto de eliminación en el proceso de consolidación, por lo que no hay saldos pendientes de pago a empresas de la compañía dentro del balance consolidado. Así, la información reflejada en la tabla anterior hace referencia únicamente a los proveedores externos a la compañía, señalándose a efectos de información que el periodo medio de pago entre sociedades de Ferrovial en general es de 30 días.