Ferrovial resultados enero – diciembre 2021

RECUPERACIÓN OPERATIVA EN CURSO:

- **Las Managed Lanes (MLs) en EEUU mostraron una sólida recuperación cuando se levantaron las restricciones.** El volumen de tráfico de NTE 35W, NTE e I-77 se situó en línea (NTE) o por encima (NTE 35W & I-77) con respecto a 2019. LBJ continúa mejorando, pero el tráfico está aún por debajo de los niveles de 2019. Las tarifas más altas y una mayor proporción de vehículos pesados favorecieron una evolución aún más sólida en las ventas y los ingresos medios por transacción en todas las Managed Lanes durante 2021: NTE 35W +16%, NTE +13%, I-77 +47% y LBJ +5% vs. 2020. En 2021, Ferrovial recibió 53 millones de euros de dividendos de NTE y 167 millones de euros de LBJ tras la emisión de 609 millones de dólares en bonos sénior garantizados (utilizados también para reembolsar una parte del préstamo TIFIA).
- **El tráfico de 407 ETR también mostró una recuperación constante, pese a las restricciones de movilidad vigentes en Toronto durante 2021.** La mayor proporción de vehículos pesados y las mayores tarifas (los precios aumentaron en febrero de 2020) han tenido un impacto positivo en los ingresos por trayecto (+4,6% vs. 2020). **407 ETR repartió 600 millones de dólares canadienses en 2021** (164 millones de euros para Ferrovial).
- **El tráfico de Heathrow se vio afectado por las severas restricciones a los viajes en 2021** (-12,3% vs 2020) si bien está mostrando una clara mejora con la reapertura de los viajes internacionales en Reino Unido a partir mayo de 2021, la simplificación del sistema de restricciones al tráfico internacional en octubre, y la apertura del tráfico con EEUU en noviembre. La CAA (Autoridad de Aviación Civil) aprobó en abril un ajuste temporal del RAB por valor de 300 millones de libras. El 22 de diciembre, la CAA anunció un límite provisional de precios de 30,19 libras para 2022, hasta la decisión final del H7. Las propuestas finales de la CAA para el H7 están previstas para el 2T 2022.
- **Mejora de la rentabilidad en Construcción:** Margen RE del 2,2% frente al 1,7% en 2020, a pesar de los impactos de la inflación y escasez de materiales gracias a las medidas mitigadoras adoptadas, con una **mejora significativa de Budimex** (7,3% de margen RE), incluyendo 15 millones de euros relacionados con la división Inmobiliaria previos a la desconsolidación. Excluyendo este impacto, el margen RE de Budimex alcanzó el 6,4% (5,8% en 2020). **La cartera alcanzó máximos históricos de 12.216 millones de euros**.
- **Sólida situación financiera:** mostrando altos niveles de liquidez hasta los 6.421 millones de euros y una robusta posición neta de caja ex-infra (2.182 millones de euros), apoyada por el buen flujo de actividad conseguido junto con mayores dividendos de proyectos de infra.

OPERACIONES CORPORATIVAS SIGUIENDO HORIZON24:

- **Mayor exposición a I-66:** Ferrovial acordó la adquisición de un 5,704% adicional, incrementando su participación hasta el 55,704%. La transacción supone el reconocimiento de un ajuste positivo del valor razonable para Ferrovial de 1.117 millones de euros
- **Adquisición de una participación minoritaria (24,86%) de IRB Infrastructure Developers** (sociedad cotizada en India).
- **Los procesos de desinversión de Servicios alcanzaron avances relevantes:** Actividad medioambiental en España, Servicios de Infraestructuras en España, y Oil & Gas en Estados Unidos.
- **Venta de activos no estratégicos de Construcción en 2021** (529 millones de euros de desinversiones), incluyendo Budimex Real Estate (330 millones de euros tras costes de transacción), SCC, Reciclado de áridos de Webber (112 millones de euros), Figueras (42 millones de euros), URBICSA (17 millones de euros) y Nalanda (17 millones de euros).

CUENTA DE RESULTADOS

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
VENTAS	**6.778**	**6.532**
RBE	**596**	**406**
Amortización de inmovilizado	-259	-233
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	337	173
Deterioros y enajenación de inmovilizado	1.139	16
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	**1.476**	**189**
RESULTADO FINANCIERO	**-334**	**-243**
Puesta en equivalencia	-178	-373
BAI	964	-427
Impuesto sobre beneficios	10	34
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	**974**	**-393**
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	**361**	**20**
RESULTADO CONSOLIDADO	1.335	-373
Rdo. atribuido a socios externos	-138	-51
RESULTADO DEL EJERCICIO	**1.197**	**-424**

RBE CONSOLIDADO

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	415	280	48,6 %	47,9 %
Aeropuertos	-26	-22	-16,3 %	-16,4 %
Construcción	245	214	14,2 %	16,4 %
Otros	-38	-66	42,3 %	8,5 %
Total RBE	**596**	**406**	**46,9 %**	**39,5 %**

RBE PROPORCIONAL

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	COMPARABLE
Autopistas	593	463	28,2%
Aeropuertos	90	57	57,8%
Construcción	245	202	21,1%
Otros	-41	-46	11,5%
Total RBE	**888**	**676**	**31,3%**

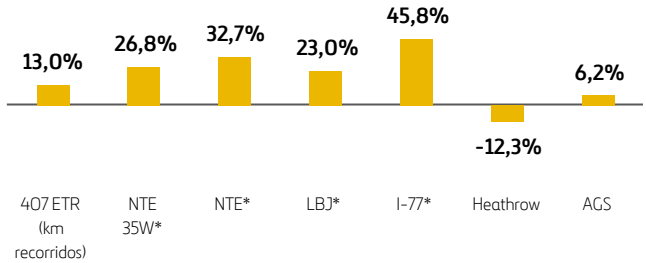
Cifras comparables.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
PNT ex-proyectos infraestructura	**2.182**	**1.991**
PNT proyectos infraestructura	**-6.633**	**-4.532**
Autopistas	-6.438	-4.277
Resto	-195	-255
Posición neta de tesorería total	**-4.451**	**-2.541**

PNT: Posición neta de tesorería. Incluye actividades discontinuadas

TRÁFICO vs 2020



*Transacciones

IMPACTO POR COVID-19

En marzo de 2020, la OMS declaró el COVID-19 como pandemia global. Las numerosas restricciones a la movilidad adoptadas por los gobiernos para reducir la incidencia del virus han tenido impacto en las actividades desarrolladas por Ferrovial durante los últimos dos años, aunque repartido de manera desigual entre los distintos negocios. En 2021, los avances hacia la inmunidad de rebaño gracias al desarrollo de las vacunas han facilitado que algunos países en los que Ferrovial opera hayan levantado parcial o totalmente las restricciones, mientras que la aparición de nuevas variantes e incremento de casos han llevado a algunos países a imponer de nuevo determinadas restricciones. Los activos de infraestructuras se vieron muy afectados por las restricciones a la movilidad, los confinamientos y las cuarentenas impuestas. El levantamiento de estas restricciones tuvo un impacto muy positivo en la evolución de nuestras autopistas principales y algunas de ellas han recuperado o superado los niveles previos a la pandemia. Aeropuertos ha sido la división más afectada por el COVID-19 dadas las restricciones para el tráfico aéreo vigentes en 2021. El impacto en Construcción y Servicios no ha sido significativo en 2021.

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

La Compañía continúa centrada en mantener una sólida posición financiera y en trabajar en oportunidades de inversión que aporten valor. En diciembre de 2021, la liquidez a nivel de ex-proyectos de infraestructuras alcanzaba los 6.421 millones de euros, incluidas las líneas de liquidez disponibles por valor de 991 millones de euros. La posición neta de tesorería ex-infra se situaba en 2.182 millones de euros (incluyendo actividades discontinuadas).

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

- **Autopistas:** el tráfico se ha visto afectado durante todo el año por los diferentes repuntes de casos de COVID-19 y las nuevas variantes, pero se ha ido recuperando a medida que se levantaban las restricciones a la movilidad, aunque a un ritmo diferente:
  - **Managed Lanes en Texas:** desde marzo se apreció una continua recuperación del tráfico gracias al levantamiento de las restricciones de movilidad, parcialmente impactado por un aumento de casos de COVID durante el verano (Delta) y en diciembre (Ómicron). En 2021, el tráfico superó los niveles previos a la pandemia (2019) en NTE 35W, y el tráfico de NTE estuvo en línea con el de 2019. El tráfico de LBJ sigue mejorando. En 2021, el crecimiento del tráfico en las Managed Lanes fue el siguiente: NTE +32,7%, LBJ +23,0% y NTE35W +26,8% (vs. 2020).
  - **407 ETR:** en Toronto, el tráfico en 2021 estuvo afectado por varios confinamientos intermitentes, pero mostró una mejora gradual con el levantamiento de las restricciones a la movilidad. En diciembre, Ontario aprobó medidas adicionales de salud y seguridad en respuesta a la propagación de la variante Ómicron. **En 2021, el tráfico de 407 ETR se incrementó un +13,0% frente a 2020**.
- **Aeropuertos:** el tráfico se ha visto muy impactado por el COVID-19 en 2021 debido a los cierres de las fronteras, las cuarentenas impuestas y otras restricciones a la movilidad:
  - **Heathrow:** el número de pasajeros cayó un -12,3% en 2021. Tras el éxito de las campañas de vacunación, Heathrow ha experimentado un aumento continuo del tráfico a lo largo del 2S, a medida que se levantaban las restricciones a la movilidad y se simplificaban los requisitos de entrada. Las iniciativas de reducción de costes provocaron un descenso del opex del 8,3% en 2021 vs. 2020. Además, el capex de Heathrow se redujo 31,5%.

    Heathrow recibió la aprobación de sus acreedores de una dispensa del covenant ICR de Heathrow Finance para 2021. La liquidez de Heathrow SP de aprox. 4.000 millones de libras es suficiente para satisfacer todas las necesidades previstas hasta, al menos, febrero de 2023 en un caso extremo sin ingresos, o hasta bien entrado 2025 en el escenario base de previsión de tráfico.
  - **AGS** registró igualmente un fuerte impacto en sus niveles de tráfico, sin embargo, el buen rendimiento de Aberdeen y Glasgow gracias a unas restricciones más leves en los últimos tres trimestres de 2021 dio lugar a un aumento del tráfico del 6,2% frente a 2020.

    En junio de 2021, el proceso de modificación y extensión de vencimiento (A&E) de la deuda se completó con un compromiso de inyección por parte de los accionistas de 70 millones de libras y unos fondos adicionales comprometidos por importe de 30 millones de libras (cifras al 100%). A 31 de diciembre de 2021 la posición de caja fue de 39 millones de libras.
- **Construcción y Servicios**: no tuvieron un impacto material en producción por el COVID-19 en 2021.

El impacto del COVID-19 en el flujo de caja se mide con la reducción de los dividendos recibidos de nuestros principales activos de infraestructuras; principalmente Heathrow y 407 ETR. Heathrow no pagó dividendos en 2021 (frente a 145 millones de euros en 2019, pre-COVID) y 407 ETR distribuyó 164 millones de euros en concepto de dividendos en 2021 (frente a 309 millones de euros en 2019, pre-COVID).

RESULTADO CONSOLIDADO (SERVICIOS COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA)

- **Ventas** alcanzaron 6.778 millones de euros (+5,4% comparable) con el aumento de ventas en Construcción (+3,1% comparable) y Autopistas (+36,8% comparable).
- **RBE:** 596 millones de euros (+39,5% comparable) frente a 406 millones de euros en 2020. El 2020 estuvo impactado por la provisión de -22 millones de euros relativa al plan de restructuración de la compañía.

DIVIDENDOS DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS

Los dividendos recibidos de proyectos alcanzaron 550 millones de euros en 2021 (458 millones de euros en 2020):

- **407 ETR:** repartió dividendos por importe de 600 millones de dólares canadienses en 2021 (562,5 millones de dólares canadienses en 2020). Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 164 millones de euros en 2021.
- **Managed Lanes de Texas:** Ferrovial recibió 220 millones de euros, incluyendo 53 millones de euros de NTE y 167 millones de euros de LBJ, tras la emisión de esta última de 609 millones de dólares de bonos en diciembre 2021 (fondos también utilizados para repagar parte del préstamo pendiente TIFIA). Las Managed Lanes distribuyeron 135 millones de euros en dividendos en 2020, incluyendo el primer dividendo de LBJ de 229 millones de dólares (109 millones de euros de participación de FER) junto con el dividendo ordinario de NTE de 46 millones de dólares (25 millones de euros de participación de FER).
- **Resto Autopistas:** 85 millones de euros (45 millones en 2020), incluyendo 73 millones de euros relativos a la compensación recibida por la Comunidad de Madrid por el procedimiento administrativo referente al litigio judicial de la M-203.

- **Heathrow:** no se permiten dividendos hasta que el RAR (Regulatory Asset Ratio) se sitúe por debajo de 87,5% de acuerdo a las condiciones de la dispensa de 2020. HAH repartió 100 millones de libras en 2020 (29 millones de euros para Ferrovial).
- **Servicios:** 43 millones de euros en dividendos de proyectos, (87 millones de euros en 2020), que incluyen 22 millones de euros de un contrato de mantenimiento en Murcia y 10 millones de euros de varios proyectos en Amey.

OPERACIONES CORPORATIVAS

INVERSIONES

- **Adquisición del 24,86% de IRB Infrastructure Developers.** El 29 de diciembre de 2021, Ferrovial, a través de su filial Cintra, completó la adquisición de un 24,86% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers, por un importe de 369 millones de euros. La operación se completó tras una emisión preferente de acciones por parte de IRB Infrastructure Developers. IRB es uno de los líderes del sector del mercado indio, gestionando 23 proyectos y alrededor de 2.000 kilómetros de autopistas. Como resultado, Ferrovial es ahora un accionista minoritario relevante con presencia en el Consejo de Administración de la sociedad. La operación se completó tras la aprobación de la Junta de Accionistas de IRB y la obtención de las autorizaciones legales pertinentes.
- **Incremento de la participación de I-66.** En septiembre, Ferrovial acordó la adquisición de un 5,704% adicional en la I-66, incrementando su participación hasta el 55,704%. El valor de la operación asciende a 162 millones de euros, además de los 36 millones de euros como parte de su compromiso de aportación de capital hasta la finalización de la construcción correspondiente a ese 5,704%. La adquisición del control de la concesionaria supone el reconocimiento de un ajuste positivo del valor razonable antes de impuestos diferidos para Ferrovial de 1.117 millones de euros, ya que la participación del 50% adquirido previamente debe valorarse a su valor razonable. Además, al tomar el control de la concesionaria, la deuda total del proyecto se integraría en el balance consolidado de Ferrovial, que alcanza los 1.511 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.
- **Acuerdo para la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman (Turquía) con YDA Group, posterior al cierre de los resultados de 2021.** El 17 de febrero de 2022, Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha alcanzado a un acuerdo con la compañía de infraestructuras turca YDA Group para la adquisición de una participación del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto de Dalaman por 140 millones de euros. YDA Group opera el activo desde 2006 y mantendrá el 40% restante de dicha sociedad. El cierre final de la transacción está sujeto a las aprobaciones habituales de este tipo de operaciones, y se estima que tenga lugar durante el 1S 2022. El contrato de concesión finaliza en 2042. El aeropuerto ubicado en la Riviera turca, registró un tráfico de 5 millones de pasajeros en 2019, en su mayoría internacionales. Las tarifas por pasajeros incluidas en el contrato de concesión están establecidas y se pagan en euros, por lo que la mayoría de los ingresos son en esta divisa.

DESINVERSIONES

- **Venta de la actividad de Medioambiente en España y Portugal:** el 1 de diciembre de 2021, Ferrovial cerró la venta de su negocio de Servicios de Medioambiente en España y Portugal a PreZero, una compañía del Grupo Schwarz. El precio de las acciones vendidas ascendió a 1.032 millones de euros, tras un ajuste con referencia a un balance preparado a esa fecha (Completion Accounts). La operación generó una plusvalía neta de 335 millones de euros.
- **Venta de Timec (servicios al sector Oil & Gas en Estados Unidos):** en noviembre, Ferrovial vendió Timec a Architect Equity Holdings por 16 millones de dólares (14 millones de euros).
- **Venta de SCC (Southern Crushed Concrete):** en junio de 2021, Ferrovial alcanzó un acuerdo para vender la actividad de reciclaje de áridos de Webber por 140 millones de dólares (112 millones de euros). La transacción se aprobó en 3T 2021, con una plusvalía de 13 millones de euros.
- **Venta de autopistas portuguesas:** El 14 de septiembre de 2020, Ferrovial alcanzó un acuerdo a través de Cintra para vender el 49% de participación en Norte Litoral y su 48% de participación en Via do Infante (Algarve) a DIF Capital Partners por 172 millones de euros. Como parte del acuerdo, Cintra mantendrá un contrato de gestión de ambos activos. Ferrovial recibió 100 millones de euros del proceso de venta en 2020. La venta de Norte Litoral se cerró en julio de 2021 por 47 millones de euros, quedando pendiente cerca de 25 millones de euros de cobro relativos a Algarve, sujeto a aprobación por parte de las Autoridades para completar la venta.
- **Venta del negocio inmobiliario de Budimex:** el 22 de febrero de 2021, la filial de construcción de Ferrovial en Polonia, Budimex, acordó la venta de su negocio inmobiliario, que se clasificó como actividad discontinuada. En junio, la venta se materializó al precio acordado de 1.513 millones de zloties (330 millones de euros después de gastos de transacción), suponiendo una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 131 millones de euros.
- **Venta de Prisiones Figueras y URBICSA:** Ferrovial vendió sus participaciones en Prisiones Figueras (100%) y URBICSA (22%) a Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 42 y 17 millones de euros, respectivamente.
- **Venta de Nalanda:** Ferrovial vendió su participación del 19,86% en Nalanda Global (plataforma digital para la gestión documental) a PSG por 17 millones de euros.
- **Desinversión de la actividad de Servicios de Infraestructuras en España, posterior al cierre de los resultados de 2021.** El 31 de enero de 2022, Ferrovial completó la venta del negocio de Servicios de Infraestructuras en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Este precio no incluye las cantidades variables (earn-outs) valoradas en 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen determinados requisitos. Este precio se ha fijado por referencia a los datos estimados por Ferrovial a partir del balance del grupo vendido a 31 de enero de 2022, y está sujeto a revisión. Además, Ferrovial retiene en su balance el efectivo generado a partir del 31 de diciembre de 2020 y hasta el cierre de la operación, que se estima en 60 millones de euros. Se espera que la transacción, excluyendo los earn-outs, no produzca un impacto relevante en las cuentas consolidadas de Ferrovial, ya que el valor en libros de este negocio es similar al precio mencionado anteriormente.

  Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por un precio de 17 millones de euros.

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: las ventas ascendieron un +36,8% comparable y el RBE un +47,9% comparable. El RBE se situó en 415 millones de euros.

- **El tráfico de las Managed Lanes en Texas** estuvo impactado por el COVID-19 a principios de año, pero mostró una sólida recuperación cuando las restricciones de movilidad se levantaron en marzo, a pesar del impacto del aumento de los casos de COVID durante el verano y en diciembre. Además, las tormentas invernales de febrero y las fuertes lluvias de mayo también afectaron negativamente. En general, el tráfico de NTE y NTE35W se situó en línea o por encima de los niveles anteriores a la pandemia, mientras que el de LBJ siguió mejorando. Nuestros activos tuvieron resultados sólidos respecto a 2020:
  - **NTE:** generó unas ventas de 187 millones de dólares (+50,0%), apoyado en una mayor contribución de vehículos pesados y unas

tarifas más altas. El RBE ascendió a 164 millones de dólares (+54,3%). El margen RBE fue del 87,4% (85,0% en 2020).

- **NTE 35W:** alcanzó unas ventas de 142 millones de dólares (+45,3%) también ayudado por la mayor contribución del tráfico de vehículos pesados y unas tarifas más altas. El RBE ascendió a 119 millones de dólares (+46,1%), con un margen RBE del 83,9% (83,4% en 2020).
- **LBJ:** registró unas ventas de 133 millones de dólares (+27,3%). El RBE ascendió a 102 millones de dólares (+42,0%), con un margen RBE del 77,0% (69,1% en 2020).

- **I-77 Managed Lanes** alcanzó unas ventas de 36 millones de dólares (+102,1%) por encima de los niveles pre-pandemia, como resultado del incremento de la congestión en la zona, a pesar del aumento de los casos de COVID-19 durante el verano. El tráfico alcanzó niveles anteriores a la pandemia en junio. El RBE ascendió a 20 millones de dólares, con un margen RBE del 54,9% (24,9% en 2020).
- **407 ETR** obtuvo unas ventas de 1.023 millones de dólares canadienses, incrementándose +12,6% vs 2020, debido a la recuperación sostenida de los volúmenes de tráfico cuando se levantan las restricciones, la mayor proporción de vehículos pesados y a tarifas más altas desde febrero de 2020. El RBE alcanzó 859 millones de dólares canadienses (16,1%) con un margen RBE de 84,0%.

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

- **Heathrow:** las ventas se incrementaron un 3,3% y el RBE ajustado 42,2% en Heathrow SP. Heathrow registró un aumento constante del número de pasajeros durante el verano, desde que se levantaron las restricciones a los viajes.
- **AGS:** las ventas se incrementaron 22,5% vs 2020 gracias a un mayor número de pasajeros en los tres últimos trimestres. El RBE ajustado se incrementó +66,7% vs. 2020.

Construcción: Las ventas aumentaron un +3,1% comparable, siendo el 83% aportación internacional. El RE alcanzó 132 millones de euros (101 millones de euros en 2020). El margen RE alcanzó 2,2% en 2021. La cartera se situó en máximos históricos con 12.216 millones de euros (+7,4% comparable), sin incluir contratos pre-adjudicados por un importe aproximado de 560 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): el resultado neto de los Servicios en actividades discontinuadas se situó en 246 millones de euros, lo que incluye principalmente el impacto de las desinversiones de la actividad de Medioambiente en España y Portugal (335 millones de euros).

POSICIÓN FINANCIERA

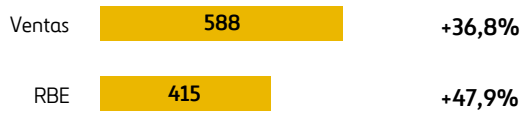
2.182 millones de euros de caja neta ex-infraestructuras (incluyendo actividades discontinuadas) frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. La deuda neta infra se situó en 6.633 millones de euros (4.532 millones de euros en diciembre 2020). La deuda neta consolidada alcanzó 4.451 millones de euros (2.541 millones de euros en diciembre 2020), debido principalmente a la integración de la deuda total de la I-66 en el balance consolidado con motivo del incremento de participación.

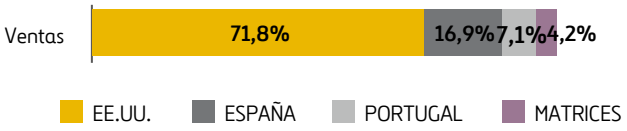
PRINCIPALES MAGNITUDES DE SOSTENIBILIDAD

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

- **Ferrovial adquirió un parque solar fotovoltaico de 50 MW listo para construir a InfraRed para autoconsumo** en Sevilla (España). Esta adquisición ayudará a alcanzar el objetivo de suministro de energía renovable incluido en sus objetivos de sostenibilidad.
- **Heathrow mantiene el foco en defender el papel del combustible de aviación sostenible (SAF):** todos los vuelos de British Airways entre Glasgow y Heathrow durante la COP 26 utilizaron SAF como combustible.
- Ferrovial nombró **2 nuevas consejeras** de la sociedad (mayo 2021) Alicia Reyes y Hildegard Wortmann. El Consejo se compone actualmente de un 33% de mujeres y un 67% de miembros independientes.
- Ferrovial ha sido una de las primeras empresas del mundo que incluyó una **estrategia para el clima y un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG emissions) en su Junta General de Accionistas** de 2021, para someterlos a votación de los accionistas. Ambos fueron aprobados con más del 96% de los votos a favor.
- El **Código ético del proveedor** de Ferrovial se publicó en la web, recogiendo los principios básicos que deben seguir los proveedores en su relación comercial con Ferrovial.
- **AGS lanzó su estrategia de sostenibilidad** con una hoja de ruta para alcanzar cero emisiones netas directas a mediados de los 2030s. La estrategia se integra en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y se centra en el progreso social, el crecimiento económico y la protección medioambiental como principales pilares.
- En 2021, **Ferrovial ha reforzado su posicionamiento en todos los índices principales de sostenibilidad:** Dow Jones Sustainability Index (DJSI), FTSE4Good, Carbon Disclosure Project (A for Climate Change, A for Water Security & B for Forests), MSCI (A), VIGEO (Euronext-Vigeo Eurozone 120 & Europe 120), STOXX, ISS ESG Prime, GRESB (A+).
- Ferrovial creó una nueva unidad de negocio de Infraestructuras Energéticas y Movilidad. El principal objetivo de esta división será explorar nuevas oportunidades relacionadas con infraestructuras sostenibles donde Ferrovial pueda añadir capacidades de ingeniería diferenciales.

Autopistas





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

COVID-19

Con el objetivo de contener la propagación de las nuevas variantes, la provincia de Ontario declaró varios confinamientos, cierres y reaperturas intermitentes. Además, el Gobierno y las empresas continuaron recomendando trabajar desde casa. La **evolución de las restricciones en la provincia por el COVID-19 durante 2021** es:

- **8 Abril:** la provincia de Ontario aprobó una orden provincial de confinamiento domiciliario.
- **2 Junio:** fin de los confinamientos. Desde entonces, la región aplicó un plan de reapertura en función de las tasas de vacunación e indicadores relevantes de salud pública. El Gobierno provincial anunció que la enseñanza a distancia seguiría vigente el resto del año académico.
- **11 Junio: Fase 1**, centrada en retomar las actividades al aire libre en grupos reducidos (hasta 10 personas).
- **30 Junio: Fase 2,** con un 70% de adultos con la primera dosis y un 20% con la pauta completa. La apertura de actividades al aire libre y se abren de forma limitada los servicios en interiores (comercio minorista no esencial con aforo del 25%)
- **16 Julio: Fase 3**, (70-80% con la primera dosis y 25% pauta completa) se aumentan los aforos en interiores.
- **19 Diciembre:** medidas de salud y seguridad adicionales en respuesta a la propagación de la variante ómicron: 50% del aforo en interiores y límites en reuniones sociales a 10 personas en interiores y 25 en exteriores.

En enero de 2022, Ontario anunció un calendario para la eliminación gradual de estas restricciones durante febrero y marzo de 2022.

Las restricciones relativas al COVID-19, junto con la contracción económica resultante, continúan teniendo un impacto en la demanda de viajes por carretera en GTA. 407 ETR mantuvo una sólida posición de liquidez: la caja y equivalentes al cierre del ejercicio alcanzaban los 307 millones de dólares canadienses y 800 millones en líneas de crédito no dispuestas.

TRÁFICO

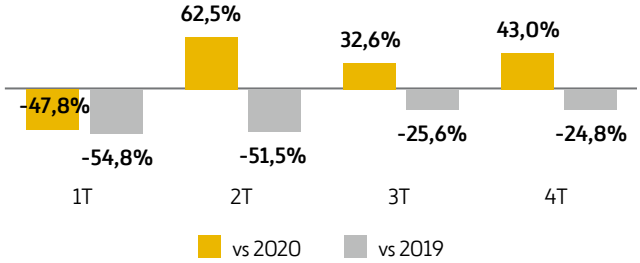
	DIC-21	DIC-20	VAR.
Longitud media (km)	22,02	21,00	4,8%
Trafico/trayecto (mn)	77,02	71,47	7,8%
VKTs (mn)	1.696	1.500	13,0%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	13,12	12,55	4,6%

VKT (kilómetros recorridos)

La 407 ETR experimentó caídas significativas en los volúmenes de tráfico debido al impacto de la pandemia de COVID-19, con órdenes de confinamiento y las restricciones a la movilidad en vigor durante 1S 2021. Desde 2T 2021, los niveles de tráfico se han recuperado significativamente como resultado de la reapertura gradual de las empresas, las actividades en exteriores y los espacios públicos de la provincia. **En 2021, los VKTs aumentaron un +13,0% frente a 2020**, gracias a que la provincia de Ontario entró en la tercera fase de reapertura tras el levantamiento de las restricciones adicionales (16 de julio), junto con el impacto positivo de la reapertura presencial de los centros educativos en septiembre. En cualquier caso, la recuperación se ha visto en parte lastrada por la decisión de las empresas de mantener a una gran parte de sus plantillas teletrabajando y el impacto de la variante ómicron en diciembre, que obligó a la provincia de Ontario a poner en marcha nuevas medidas de salud pública y seguridad, impactando negativamente la movilidad.

Evolución trimestral del tráfico

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



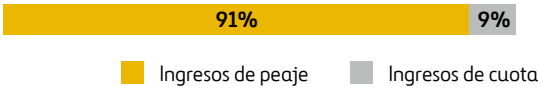
Aunque la 407ETR experimentó reducciones significativas en el tráfico al comienzo de la pandemia del COVID-19, se han **observado mejoras graduales en los volúmenes de tráfico a lo largo del año,** incluso ligeramente en el 4T cuando se tráfico se resintió por la nueva variante ómicron.

PyG

(Millones de dólares canadienses)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	1.023	909	12,6%
RBE	859	740	16,1%
margen RBE	84,0%	81,4%	

Resultados para el 100% de 407 ETR

Desglose de ventas



Las ventas se incrementaron un +12,6% en 2021, alcanzando 1.023 millones de dólares canadienses.

- **Ingresos de peajes** (91% del total): +13,0% hasta 934 millones de dólares canadienses, principalmente debido a la mejora de los volúmenes de tráfico respecto a 2020, a raíz de una flexibilización de las restricciones relacionadas con el COVID-19. El ingreso medio por viaje aumentó +4,6% vs. 2020.
- **Ingresos de cuota** (9% del total) 89 millones de dólares canadienses (+8,9%) a causa de la eliminación de la suspensión temporal de las cuotas de arrendamiento, los recargos por pagos retrasados durante 2020, compensados por volúmenes más bajos de las comisiones por notificación de Denegación de Matriculación que estaban en vigor.

OPEX -2,7% debido a un descenso de costes de operaciones por cliente derivado de una menor provisión para pérdidas crediticias esperadas (Lifetime ECL), menores costes de facturación y de cobro.

RBE +16,1%, a causa del aumento de los volúmenes de tráfico y de los ingresos debido al levantamiento de las restricciones relacionadas con la pandemia durante 2021. El margen RBE fue del 84,0% frente al 81,4% de 2020.

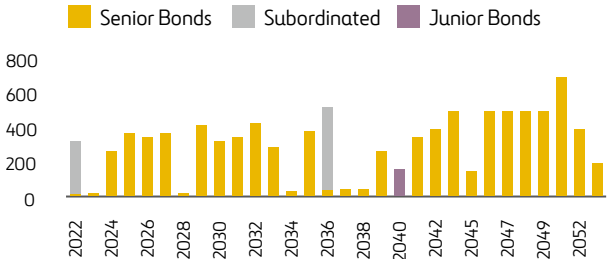
Dividendos: En 2021, 407 ETR repartió dividendos por importe de 600 millones de dólares canadienses (562.5 millones de dólares canadienses en 2020). Los dividendos correspondientes a Ferrovial ascendieron a 164 millones de euros en 2021.

Deuda neta a cierre de septiembre: 8.724 millones de dólares canadienses (coste medio 4,11%). Un 54% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de bonos son 319 millones de dólares canadienses en 2022, 20 millones de dólares canadienses en 2023 y 271 millones de dólares canadienses en 2024.

Calificación crediticia de 407 ETR

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

Vencimientos de los bonos de 407 ETR



Tarifas 407 ETR

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

Schedule 22

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

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

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

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

MANAGED LANES DE TEXAS (EE.UU.)

En 2021, el tráfico en las Managed Lanes de Texas (MLs) estuvo afectado por las restricciones de movilidad hasta el 10 de marzo, cuando Texas reabrió por completo, y por las condiciones meteorológicas adversas, como las nevadas de febrero (las tres concesiones cerraron durante 7 días) y las fuertes lluvias de mayo (que fueron un 60% superiores a la media de mayo de 2020), y un aumento de los casos de COVID-19 durante el verano y en diciembre (variante ómicron).

Actualmente no hay ninguna medida relevante establecida por COVID-19 que afecte directamente a la movilidad. A 31 de diciembre 2021, la tasa de vacunación con pauta completa en Dallas-Fort Worth se sitúa en 55%-66% (considerando todos los residentes, niños incluidos).

Se ha producido una recuperación gradual desde la reapertura, con una ralentización del tráfico cuando se produjo un repunte de casos de COVID-19 en Texas en agosto y diciembre, el último debido a la propagación de la variante ómicron. No obstante, el tráfico ha mostrado una sólida recuperación. El tráfico en la NTE 35W superó los niveles pre-pandemia (2019) en 2021 (+9,0%), mientras que la NTE registró un tráfico similar al de 2019 (-0,8%). LBJ sigue mejorando, pero aún por debajo (-23,8% frente a 2019). Todas las MLs lograron sólidos ingresos medios por viaje: NTE 35W +15,6%, NTE +13,4% y LBJ +4,6%.

NTE 1-2 (63,0%, consolidación global)

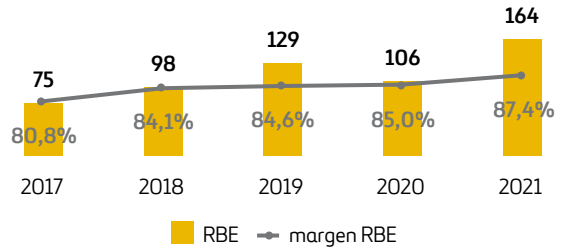
En 2021, el tráfico se incrementó un +32,7% y se alcanzaron los mismos niveles de tráfico de 2019 (pre-COVID-19), tras una fuerte recuperación desde 2T gracias a la reapertura completa de Texas desde mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo y el impacto del aumento de los casos de COVID-19 durante el verano y en diciembre. Desde el 2T, NTE registró al mes los mismos o más eventos de mandatory mode que en febrero de 2020 (pre-COVID-19). Además, los volúmenes de tráfico al mediodía y en hora punta en NTE ya son superiores a los niveles previos a la pandemia.

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Transacciones (mn)	33	25	32,7%
Ventas (USD mn)	187	125	50,0%
RBE (USD mn)	164	106	54,3%
margen RBE	87,4 %	85,0 %	

La **tarifa media por transacción** alcanzó los 5,6 dólares frente a los 4,9 dólares de 2020 (+13,4%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y mayores tarifas. Esto favoreció que las **ventas** alcanzaran 187 millones de dólares (+50,0% frente a 2020).

El **RBE** ascendió a 164 millones de dólares (54,3% vs. 2020). El margen RBE fue de 87,4% (85,0% en 2020).

Evolución de trimestral del RBE de NTE



Dividendos: NTE distribuyó dos dividendos ordinarios en junio y diciembre por un importe total de 100 millones de dólares (53 millones de euros de participación de FER). En 2020, NTE distribuyó un dividendo de 46 millones de dólares (25 millones de euros de participación de FER).

La **deuda neta** de NTE a septiembre 2021 alcanzó 1.223 millones de dólares (1.232 millones en diciembre 2020), y coste medio de 4,12%.

Calificación crediticia

	PAB	Bonos
Moody's	Baa2	Baa2
FITCH	BBB	

LBJ (54,6%, consolidación global)

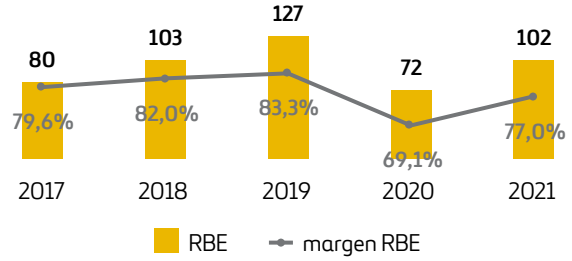
En 2021, el tráfico se incrementó en un +23,0%, gracias a la recuperación gradual desde 2T por la reapertura completa de Texas a partir de mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo, y por el impacto de un repunte de casos de COVID-19 durante el verano y en diciembre.

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Transacciones (mn)	37	30	23,0%
Ventas (USD mn)	133	104	27,3%
RBE (USD mn)	102	72	42,0%
margen RBE	77,0 %	69,1 %	

El **ingreso medio por transacción** en 2021 alcanzó 3,6 dólares vs. 3,4 dólares en 2020 (+4,6%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas. Todo ello, unido al aumento del tráfico, condujo a que las **ventas** ascendiesen a 133 millones de dólares (+27,3% frente a 2020).

RBE ascendió a 102 millones de dólares (+42,0% frente a 2020), con un margen RBE del 77,0% (69,1% en 2020).

Evolución del RBE de LBJ



La deuda neta de LBJ a diciembre 2021 alcanzó 1.998 millones de dólares (1.660 millones en diciembre 2020), con un coste medio del 4,03%.

En diciembre de 2021, LBJ completó la emisión de bonos por 609 millones de dólares, utilizados para repagar parte del préstamo pendiente TIFIA del proyecto de la compañía (300,6 millones de dólares) y financiar una distribución de capital al patrocinador del proyecto (300,6 millones de dólares). El coste de la deuda nueva se redujo a un rendimiento del 3,797% al vencimiento (frente a un cupón TIFIA del 4,22%) y el vencimiento de la estructura global de la deuda se amplia hasta 2057 (vs 2050 anteriormente). Los gastos de transacción fueron de 7 millones de dólares.

Dividendos: LBJ distribuyó dividendos por valor de 360 millones de dólares en 2021 tras la emisión de bonos por valor de 609 millones de dólares en diciembre 2021 (167 millones de euros a la participación de FER vs. 109 millones de euros en 2020). En 2020, distribuyó su primer dividendo (229 millones de dólares) tras cinco años de operación.

Calificación crediticia

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

NTE 35W (53,7%, consolidación global)

En 2021, el tráfico de NTE 35W aumentó un +26,8%, situándose por encima de los niveles pre-COVID-19 gracias al repunte del tráfico y la fuerte presencia de vehículos pesados tras una sólida recuperación desde 2T derivada de la reapertura completa de Texas a partir de mediados de marzo, parcialmente compensada por las malas condiciones climatológicas en febrero y mayo, y el impacto de los repuntes de casos de COVID-19 durante el verano y en diciembre.

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Transacciones (mn)	35	28	26,8 %
Ventas (USD mn)	142	98	45,3 %
RBE (USD mn)	119	82	46,1 %
margen RBE	83,9 %	83,4 %	

El ingreso medio por transacción en 2021 alcanzó 4,0 dólares frente a 3,5 dólares en 2020 (+15,6%), impactado positivamente por la mayor proporción de vehículos pesados (multiplicador de tarifa de ligeros 2x - 5x) y por mayores tarifas. Esta situación, unida al repunte del tráfico, favoreció a que las **ventas** ascendiesen a 142 millones de dólares (+45,3% respecto a 2020).

RBE ascendió a 119 millones de dólares (+46,1% frente a 2020), con un margen RBE del 83,9% (vs 83,4% en 2020).

La deuda neta de NTE 35W a diciembre de 2021 alcanzó 1.055 millones de dólares (915 millones de dólares a diciembre de 2020), a un coste medio de 4,85% (incluyendo el segmento NTE 3C).

Calificación crediticia

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

NTE 3C (53,7%, consolidación global, en construcción)

- **Desarrollo, diseño, construcción y operación del Segmento 3C**, incluyendo la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección y la reconstrucción de carriles de uso general existentes.
- **Marco de fijación de precios flexible:** libertad para fijar las tarifas de peaje con un tope suave y un multiplicador de 2x-5x para vehículos pesados (3x de media).
- **Longitud:** ampliación de 6,7 millas hacia el norte de la NTE 35W 3A y 3B (en funcionamiento desde 2018).
- **Duración de la concesión:** 2061.
- **Apertura al tráfico** prevista para finales de 2023.
- **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 conforme al acuerdo con TxDOT. TxDOT asume el riesgo de cobro.

I-77 (65,1%, consolidación global)

Carolina del Norte levantó todas las restricciones, incluyendo la obligatoriedad de llevar mascarilla en la mayoría de ocasiones, el 14 de mayo. Carolina del Norte registró en septiembre el mayor número de nuevos casos de COVID-19 desde febrero; ahora bien, al remitir los casos en octubre, el tráfico se recuperó rápidamente.

En 2021, el tráfico se incrementó un +45,8% gracias a que el Estado ha ido reduciendo las restricciones de movilidad durante todo el periodo. El tráfico alcanzó niveles pre-COVID-19 a finales de junio.

	DIC-21	DIC-20	VAR.
Transacciones (mn)	28	20	45,8%
Ventas (USD mn)	36	18	102,1%
RBE (USD mn)	20	4	n.s.
margen RBE	54,9 %	24,9 %	

La **tarifa media por transacción** en 2021 alcanzó 1,2 dólares frente a los 0,8 dólares de 2020 (+46,5%).

Las **ventas** alcanzaron 36 millones de dólares (102,1% vs. 2020) como resultado de la rápida recuperación del tráfico tras la mejora de la situación del COVID.

RBE ascendió a 20 millones de dólares, con un margen RBE del 54,9% (24,9% en 2020).

La deuda neta de I-77 a diciembre 2021 alcanzó 263 millones de dólares (272 millones en diciembre 2020), a un coste medio de 3,67%.

Calificación crediticia

	PAB	TIFIA
FITCH	BBB-	BBB-
DBRS	BBB	BBB

I-66 (55,7%, puesta en equivalencia; en construcción)

Ferrovial adquirió un 5,704% adicional, incrementando su participación en I-66 hasta el 55,704%. El valor de la transacción asciende a 162 millones de euros, junto con 36 millones de euros como parte de su compromiso de aportación de capital adicional hasta la finalización de la construcción correspondiente a ese 5,704%. La adquisición del control de la concesionaria supone el reconocimiento de un ajuste positivo del valor razonable antes de impuestos diferidos para Ferrovial de 1.117 millones de euros, ya que la participación del 50% adquirido previamente debe valorarse a su valor razonable. Además, al tomar el control, la deuda total del proyecto se integraría en el balance consolidado de Ferrovial, que alcanza los 1.511 millones de euros a 31 de diciembre de 2021.

IRB

Ferrovial, a través de su filial Cintra, adquirió el 24,86% del capital de la sociedad cotizada india IRB Infrastructure Developers, por un importe de 369 millones de euros. El 29 de diciembre de 2021, la operación se completó con una emisión preferente de acciones por IRB Infrastructure Developers, tras la aprobación por la Junta de Accionistas de IRB y la obtención de las autorizaciones legales pertinentes. IRB es uno de los líderes sectoriales del mercado indio, gestionando 23 proyectos y alrededor de 2.000 kilómetros de autopistas. Como resultado, Ferrovial es ahora un accionista minoritario relevante con presencia en el Consejo de Administración de la sociedad. Cintra apoyará a la compañía en su desarrollo y compartirá su amplia experiencia internacional en la gestión de autopistas y análisis de nuevas inversiones. IRB seguirá estando gestionada por su accionista mayoritario, Virendra D. Mhaiskar (su familia y su sociedad holding).

El 12 de febrero, Fitch Ratings elevó la calificación crediticia de IRB Infrastructure Developers Limited a 'BB+' desde 'BB' y eliminó la calificación de Rating Watch Positive. La perspectiva es estable. El incremento del rating de IRB refleja la mejora de su perfil financiero tras la inyección de capital realizada por Ferrovial y GIC.

OTRAS AUTOPISTAS

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

- **España:** el tráfico en 2021 se vio afectado por las medidas restrictivas adoptadas por las autoridades para hacer frente a la pandemia. Sin embargo, desde finales de abril, el tráfico mejoró cuando Cataluña y Andalucía levantaron sus confinamientos regionales. El tráfico también mejoró por la preferencia de los viajes nacionales durante las vacaciones de verano y por la alta tasa de vacunación, lo que redujo los casos de COVID-19. El tráfico de Autema se vio más afectado que el de Ausol por la variante de ómicron, ya que el gobierno catalán impuso algunas restricciones de movilidad en diciembre. Respecto a 2019, antes de la pandemia, el tráfico en Autema cayó un -18,1%, mientras que el tráfico en Ausol I y Ausol II cayó un -17,6% y un -20,1%, respectivamente.
- **Portugal:** El 15 de enero de 2021 se aprobó un nuevo confinamiento, que estuvo en vigor todo el 1T. A partir de finales de marzo se empezaron a levantar las restricciones de movilidad. El Estado de Emergencia se levantó el 30 de abril y el tráfico se recuperó desde ese momento. Desde agosto, la recuperación del tráfico fue más rápida, ya que se levantaron todas las restricciones de movilidad y se aceleró el ritmo de vacunación. En Azores, el gobierno regional ha estado aplicando confinamientos selectivos en función de la evolución del virus en cada localidad. A finales de diciembre, el tráfico se vio afectado por el teletrabajo obligatorio impuesto por el Gobierno debido a la fuerte propagación de la variante ómicron. El tráfico en 2021 cayó un -15,2% en Algarve, y creció +0,8% en Azores, respecto a 2019.
- **Irlanda:** El 24 de diciembre 2020, el gobierno aprobó los niveles máximos de restricciones, que estuvieron en vigor todo el 1T. Ha habido un proceso gradual de reapertura a lo largo del 2T, lo que se trasladó en mejoras del tráfico y, en noviembre, el volumen de tráfico se acercaba a los niveles de 2019. En diciembre, el tráfico no se vio gravemente afectado por la variante ómicron, ya que no se aplicaron grandes restricciones. M4 descendió en 2021 -11,3% y -10,5% en M3, respecto a 2019.

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	**-517**	**-425**	**-2.439**	
I-66*	-517	-349	-1.511	55,7 %
NTE 35W**	0	-76	-928	53,7 %
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	**-112**	**-30**	**-2.032**	
Ruta del Cacao	-54	-2	-204	30,0 %
Silvertown Tunnel	0	-27	-647	22,5 %
OSARs	-28	0	-398	50,0 %
Zero ByPass	-30	0	-783	35,0 %

(*) Capital invertido y comprometido incluye la adquisición del 5.704% de participación adicional (EUR162mn) junto con la inyección de capital correspondiente (EUR36mn).

(**) Capital invertido y comprometido referido al Segmento 3C.Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos.

- **NTE35W Segmento 3C (Texas, EE.UU.):** el proyecto incluye la construcción de 2 Managed Lanes en cada dirección, cerca de 6,7 millas. 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 52%.
- **I-66 (Virginia, EE.UU.):** el proyecto supone la construcción de 35 km en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, cerca de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). Se espera que la autopista abra al tráfico a finales de 2022. La concesión tiene una duración de 50 años desde el cierre comercial. El grado de avance del proyecto era del 83% en 2021.
- **Ruta del Cacao (Colombia):** 152 km de los cuales 81 km son de nuevas autopistas de peaje, construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 6 km. La concesión tiene una duración de 25 años. Los trabajos de diseño y construcción estaban completos en un 86% en diciembre de 2021.
- **Túnel de Silvertown (Londres, Reino Unido):** proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 25 años. Construcción de un túnel de 1,4 km de doble calzada que se construirá bajo el río Támesis. Se prevé que las obras finalicen en 2025. Los trabajos de diseño y construcción se encuentran completos en un 52%.
- **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. OSARs abrió al tráfico en noviembre 2021, pero la apertura completa se espera en 2022.
- **Zero ByPass (Bratislava, Eslovaquia):** 59 km de autopista que incluye 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. Zero ByPass abrió al tráfico en octubre 2021, aunque el permiso final de ocupación está pendiente y se espera para 2022.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

Ferrovial mantiene el foco en EE.UU. como principal mercado, y el Grupo continúa prestando atención a iniciativas privadas:

- Precalificación en tres procesos: Major Bridge Replacement (Pennsylvania, EE.UU.); North Corridor Rail Transit (Florida, EE.UU.) y I-10 Calcasieu River (Louisiana, EE.UU.)
- Seguimiento activo de varios proyectos en otros estados. Estos proyectos se encuentran en distintos grados de desarrollo y se espera que salgan al mercado en los próximos meses. Algunos de ellos incluyen estructuras de Managed Lanes.

Además de EE.UU., Cintra está activo en otros mercados de interés como Reino Unido, Chile, Colombia, Perú y Australia.

Aeropuertos

Aeropuertos contribuyó en -254 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 2021, frente a -439 millones de euros de 2020.

- **HAH:** -238 millones de euros en 2021 (-396 millones en 2020), principalmente debido al impacto del COVID-19. En 2021, Ferrovial no ha integrado la totalidad del resultado negativo de HAH, siguiendo la NIC28 que indica que si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede su participación, se dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales.
- **AGS:** -20 millones de euros en 2021 (-51 millones en 2020), Siguiendo la NIC 28, a diciembre de 2021, Ferrovial ha integrado resultados negativos de AGS debido a la aportación de capital adicional realizada en junio de 2021, como parte de la extensión de su deuda (A&E).

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

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

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

COVID-19 y respuesta de Heathrow

A pesar de que la recuperación de los viajes internacionales se vio dificultada por la variante Ómicron en el 4T, Heathrow registró 19,4 millones de pasajeros en 2021. Si bien Heathrow prevé un aumento de la demanda tras los recientes cambios en las restricciones a los viajes, particularmente en Reino Unido, reconoce las incertidumbres evidentes de la pandemia y el impacto que esta puede tener en la política de viajes y en la confianza de los pasajeros. Heathrow ha tomado medidas para proteger el negocio durante los últimos dos años y mejorar la eficiencia y resiliencia de la organización. Esto proporciona la plataforma para afrontar el futuro con confianza, ya que Heathrow se prepara para centrarse en ganar la recuperación con la sostenibilidad como eje central de sus planes.

La seguridad de los trabajadores y pasajeros sigue siendo la prioridad. El compromiso con el programa de seguridad COVID-19 de Heathrow ha sido reconocido externamente por el Consejo Internacional de Aeropuertos, la CAA y Skytrax.

A pesar de que la base de costes operativos de Heathrow es de aproximadamente un 95% de gastos fijos y semifijos, la rápida reacción para reducir costes a derivado en un ahorro de **costes de 870 millones de libras durante 2020 y 2021.** Muchos de estos ahorros de costes han sido temporales, incluyendo la reducción de empleados, consolidación de operaciones, reducciones temporales de salarios y regulaciones temporales de empleo (ERTE). En 4T, Heathrow comenzó a incrementar sus costes de nuevo para hacer frente al aumento de la demanda.

Las iniciativas de costes adoptadas en 2020 generaron una reducción de costes del **8,3% en 2021 respecto a 2020 y 27,8% respecto a 2019**. Del mismo modo, los planes de inversión en capital siguen contenidos para mantener la posición de efectivo de Heathrow. **El capex de Heathrow se redujo en un 31,5%** (289 millones de libras en 2021 vs. 422 millones de libras en 2020).

Pese al entorno de mercado más complicado, la confianza y el apoyo constante de los acreedores han permitido que Heathrow haya emitido aproximadamente 1.600 millones de libras de deuda en 2021. **Heathrow SP sigue beneficiándose de una sólida posición de liquidez, con aproximadamente 4.000 millones de libras**, lo que supone suficiente liquidez para satisfacer todas las obligaciones de pago hasta bien entrado 2025 según la previsión del tráfico en el escenario base, o hasta febrero de 2023 en un caso extremo de cero ingresos.

Tráfico

El número de pasajeros en 2021 cayó un -12,3%. Los viajes estuvieron mayoritariamente restringidos en 1T, sin embargo, el gobierno británico implementó en mayo un sistema "semáforo" para regular el tráfico internacional motivado por los avances en la vacunación. Durante el verano, Heathrow experimentó un crecimiento sostenido de pasajeros conforme más países entraban en la "lista verde" y los residentes de Reino Unido se vacunaban con la pauta completa y podían viajar con menores restricciones. En octubre, el gobierno cambió su sistema "semáforo" por otro basado en la vacunación individual y en noviembre, se retomaron los vuelos a EE.UU. tras 18 meses. Posteriormente, con motivo de la variante Ómicron, el gobierno volvió a introducir algunas restricciones a los viajes.

(Millones de pasajeros)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Reino Unido	1,8	1,5	21,1%
Europa	8,8	9,8	-10,6%
Intercontinental	8,8	10,8	-18,4%
Total	**19,4**	**22,1**	**-12,3%**

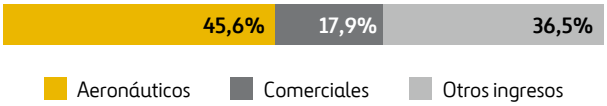
PyG

Ventas	1.214	+3,3%
RBE ajustado	384	+42,2%

Ventas: +3,3% en 2021, hasta 1.214 millones de libras.

- **Aeronáutico:** -14,4% frente a 2020. La caída de las ingresos aeronáuticos se debe principalmente al menor número de pasajeros. La rentabilidad máxima admisible de Heathrow para 2021 era de 19,36 libras por pasajero, -18% con respecto a 2020.
- **Retail:** -7,3% frente a 2020 debido al menor número de pasajeros, aunque en el último trimestre se ha observado una cierta recuperación, ya que la relajación de las restricciones permitió la reapertura de los locales en las Terminales 2, 3 y 5.
- **Otros ingresos:** +50,7% vs 2020. Otras tasas reguladas aumentaron +151,7% debido al aumento de los ingresos recuperados a través de la Tasa de Recuperación de Costes Aeroportuarios en vigor desde febrero de 2021 y el aumento de precio de otras tasas reguladas, como el equipaje, en el aviso general vigente desde agosto de 2021. Heathrow Express se mantuvo estable, compensando la disminución de pasajeros con una mayor rentabilidad. Ingresos por alquileres disminuyeron -20%, mostrando una relativa resiliencia debido al acuerdo de planes de pago de los alquileres con ciertos operadores.

Contribución a ventas:



Costes operativos ajustados (excluyendo depreciaciones y amortizaciones y excepcionales): -8,3% hasta 830 millones de libras (905 millones de libras en 2020).

El **RBE ajustado** ascendió +42,2% hasta los 384 millones de libras (270 millones de libras en 2020).

Deuda neta HAH: el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue de 3,79%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (2,09% en diciembre 2020).

Heathrow SP ha reconfigurado su cartera de swaps y ha garantizado ahorros por intereses en 2021 mientras el tráfico se recupera.

Heathrow se ha desapalancado como consecuencia de la inflación, con un impacto en el RAB (ligado a la inflación) mayor que el efecto sobre la deuda ligada a la inflación, reflejándose en una mejor del ratio de apalancamiento que se reduce del 91,7% al 88,4%.

(Millones de libras)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	875	820	6,7%
Subordinada	2.318	2.313	0,2%
Grupo securitizado	16.017	16.606	-3,6%
Caja y ajustes	-2.921	-3.949	-26,0%
Total	**16.290**	**15.790**	**3,2%**

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

Ratios financieros: A 31 de diciembre de 2021, Heathrow SP y Heathrow Finance continúan operando dentro de los ratios financieros exigidos.

A 31 de diciembre de 2021, tuvieron lugar los acontecimientos de previsión y ejecución en relación con los ratios ICR de deuda senior y junior correspondientes al ejercicio financiero cerrado a 31 de diciembre de 2020. En consecuencia, se suspendió el reparto de dividendos en Heathrow SP y esto no perjudicará a los acreedores de Heathrow SP. En agosto, los acreedores de Heathrow Finance aprobaron una dispensa del covenant ICR para el período que finaliza el 31 de diciembre de 2021.

Heathrow cuenta con suficiente liquidez para satisfacer todas las necesidades previstas hasta, al menos, febrero de 2023 en un escenario hipotético extremo de ausencia de ingresos, o hasta bien entrado el año 2025 en su previsión de tráfico. Esta posición de liquidez considera 2.625 millones de libras en efectivo, así como la deuda no dispuesta y la liquidez en Heathrow Finance plc a 31 de diciembre de 2021.

Regulatory Asset Base (RAB): a 31 de diciembre de 2021, el RAB alcanzó los 17,474 millones de libras (16.492 millones en diciembre de 2020).

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

En febrero de 2022, Heathrow publicó una actualización de su plan de sostenibilidad Heathrow 2.0. El plan establece una dirección clara para la empresa hasta 2030 y más allá, dónde reducirá las emisiones y cómo prevé hacerlo. Heathrow establece cómo colaborará e influirá en otros cuando no controle directamente las emisiones.

En 2021, todo el sector de la aviación a nivel mundial se comprometió a alcanzar el objetivo de cero emisiones netas en 2050. Este compromiso se alineará al objetivo del Acuerdo de París de que el calentamiento global no supere los 1,5 °C.

En el próximo periodo regulatorio, Heathrow ha incluido 188 millones de libras de inversión en mejoras de carbono y sostenibilidad en el plan de negocio, lo que le permitirá realizar los proyectos esenciales hasta 2026 que le mantendrán en la senda de alcanzar sus objetivos de cero emisiones netas en el aire y en la tierra para 2030.

Tras la primera entrega de SAF en el suministro principal de combustible de Heathrow en junio, salió un 'vuelo perfecto' que utilizó SAF desde Heathrow hasta Glasgow en septiembre y se llevaron a cabo más entregas de SAF mediante la colaboración entre compañías aéreas y de combustible, incluso durante la COP26, cuando todos los vuelos de British Airways entre Heathrow y los aeropuertos escoceses se abastecieron con una mezcla de SAF.

A partir de 2022, las tasas de aterrizaje de Heathrow incluirán un nuevo incentivo financiero para las aerolíneas, con el fin de que el SAF sea más asequible para ellas. El incentivo apoyará el 0,5% de la mezcla de SAF en Heathrow en su primer año, y aumentará progresivamente en los años siguientes. Será un complemento de la nueva política de Jet Zero que el Gobierno británico tiene previsto introducir.

A través del socio de Heathrow, CHOOOSE, se ofreció a las empresas y a los pasajeros la posibilidad de comprar SAF. Los clientes pueden optar por compensar sus vuelos pagando el SAF que se utiliza en los vuelos programados existentes. Heathrow es el primer aeropuerto del Reino Unido que ofrece a los pasajeros esta oportunidad.

Principales avances en regulación:

Las Propuestas Iniciales de la CAA para H7 - El 19 de octubre de 2021, la CAA publicó sus propuestas iniciales para el período H7, estableciendo las siguientes directrices para el control de precios:

- Un rango de previsiones de costes y ventas que suponen una estimación de tarifa en el H7 de 34,40 libras en el cuartil superior (precios 2020) y de 24,50 libras en el cuartil inferior (precios 2020).
- Tres posibles planes de inversión que oscilan entre 1.600 millones de libras y 3.000 millones de libras.
- Un rango del WACC antes de impuestos de entre el 7,09% y el 4,38%.
- La aplicación del ajuste de RAB de 300 millones de libras establecido en la decisión de abril de 2021 de la CAA.
- Un nuevo mecanismo de distribución del riesgo de tráfico y mecanismos para hacer frente al riesgo asimétrico y a la incertidumbre de costes.
- Propuestas para un marco de eficiencia del capital ex-ante con un incentivo de entre el 20% y el 30%.
- Un marco de calidad del servicio basado en resultados

Respuesta de Heathrow y segunda actualización del RBP: Heathrow presentó su respuesta a las Propuestas Iniciales de la CAA el 17 de diciembre. Junto con la respuesta, también presentó la segunda actualización del Plan de Negocio Revisado (RBP) de diciembre de 2020.

En la respuesta y en la segunda actualización del RBP, Heathrow expone sus respuestas a las propuestas de la CAA y a las previsiones de los bloques del H7 y proporcionó su visión actualizada de los volúmenes de pasajeros y las previsiones de costes e ingresos para el periodo H7. Las principales actualizaciones incluyen:

- Una tarifa del H7 de 41,95 GBP (2018p) que refleja las nuevas previsiones de opex, ingresos comerciales y una previsión revisada de pasajeros de 317,1 millones durante el periodo H7;
- Oportunidad de reducir la tasa a 34 libras si la CAA permite el diferimiento de la depreciación regulatoria más allá del H7 proporcionando un ajuste completo en el RAB;

- Un WACC antes de impuestos del 8,5%;
- Un plan de inversión de 4.100 millones de libras (2018p), que permite a Heathrow invertir en programas clave como el Cumplimiento de la Seguridad Regulada, la renovación del sistema de equipajes de la Terminal 2, descarbonización y sostenibilidad;
- Un ajuste completo del RAB de 2.500 millones de libras para aplicar plenamente el marco regulador de la CAA tras el impacto del COVID-19;
- Propuesta de cambios en el mecanismo de reparto de riesgos de la CAA para garantizar que refleje el riesgo de ingresos comerciales inherente al single till;

La CAA continuará con su proceso H7 a lo largo de 2022, estando previsto que se aplique el control de precios H7 en el verano de 2022. La fase siguiente del proceso es la publicación de las Propuestas Finales de la CAA, prevista actualmente para 2T 2022.

Tasas aeroportuarias de 2022

El 22 de diciembre, la CAA publicó sus modificaciones de licencia para establecer un límite de precio provisional de 30,19 libras (2022, IPC) para 2022. Este límite de precios estará en vigor hasta que se publique la decisión final de la CAA sobre el H7. La CAA ha declarado que realizará un cálculo real para determinar la diferencia entre este límite de retención provisional y la decisión final del H7.

Expansión de Heathrow

La pandemia ha obligado a Heathrow a poner en pausa sus planes de expansión. Dicho esto, la crisis ha mostrado la demanda retenida que existe por parte de las aerolíneas para volar desde Heathrow, así como la importancia crítica de Heathrow para las rutas comerciales del Reino Unido y el riesgo que supone para la economía del país de depender de otros aeropuertos europeos, que pueden cerrar sus fronteras de un día para otro. Heathrow revisará sus planes de expansión durante el próximo año.

Brexit

Tras la salida de Reino Unido de la UE el 1 de enero de 2021, los vuelos pueden continuar sin interrupción entre Reino Unido y la UE. En lo relativo a las fronteras, el modelo operativo de fronteras de Reino Unido establece un enfoque por fases para las mercancías con el objetivo de limitar las alteraciones inmediatas en la frontera del país. Heathrow está trabajando con el Gobierno para cumplir su objetivo de "una frontera de primer nivel para personas y mercancías". Como mayor puerto del Reino Unido por su valor y por ser el único aeropuerto central, Heathrow tiene un papel esencial a la hora de ayudar al Gobierno a hacer realidad la " Gran Bretaña Global".

Previsión

A pesar de un comienzo de año ligeramente más lento debido al impacto de la variante ómicron, Heathrow mantiene su previsión de 45,5 millones de pasajeros para 2022. La previsión de la evolución del RBE ajustado en 2022 se mantiene en línea con la estimación revisada que se publicó en la actualización del Investor Report el 28 de enero de 2022. Heathrow seguirá haciendo un estrecho seguimiento del número de pasajeros y proporcionará un dato actualizado en sus resultados del 1T el próximo mes abril.

Heathrow no prevé ningún incumplimiento de covenants en 2022 con las previsiones de tráfico actuales. Dado el grado de incertidumbre en torno a la recuperación del tráfico, junto con la incertidumbre sobre la decisión final de la CAA respecto a las tarifas para el periodo regulatorio H7, Heathrow ha modelado un escenario pesimista grave, pero plausible, de la tarifa provisional para 2022 junto con la tarifa para el H7 en el punto más bajo del rango propuesto por la CAA. A pesar de que este escenario se considera improbable, una reducción de pasajeros por encima de 8 millones bajo este escenario, y sin medidas mitigadoras adicionales, se estima que daría lugar a un incumplimiento de covenant ICR en la deuda ADIF2 en diciembre de 2022. A consecuencia de esta incertidumbre, Heathrow considera que existe una incertidumbre material.

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

Respuesta de AGS al COVID-19: Los aeropuertos de AGS continúan afectados significativamente por la disrupción sin precedentes del tráfico aéreo debido a la propagación de la pandemia del COVID-19 en marzo 2020 y sus subsecuentes repuntes de nuevas variantes de COVID-19 en 2021, aunque estas restricciones se fueron relajando a medida que incrementaba el ratio de vacunación en 2S 2021. El tráfico descendió un -89% en 1T 2021 frente a 1T 2020, mientras que el tráfico en los tres últimos trimestres de 2021 mejoró un +173% frente al mismo periodo de 2020. El objetivo principal de AGS durante estas circunstancias ha sido garantizar la salud y seguridad de todos sus empleados, socios comerciales y pasajeros. Los aeropuertos de AGS han llevado a cabo un número de medidas sanitarias para asegurar un entorno seguro en los tres aeropuertos.

AGS Airports gestionó sus costes para poder afrontarla situación de pandemia actual, con medidas como:

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

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

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

Como parte del acuerdo de extensión de la deuda (A&E), los accionistas de AGS se comprometen a una inyección neta de 70 millones de libras en AGS (35 millones de libras de Ferrovial), con un compromiso adicional de 30 millones de libras (cifras al 100%). En 2021, no se ha necesitado hacer más uso del capital comprometido.

Tráfico: el número de pasajeros creció un +6,2% (3,5 millones de pasajeros) gracias al mayor rendimiento en Aberdeen y Glasgow, parcialmente compensado por el menor rendimiento en Southampton como resultado de la suspensión de varias rutas y la quiebra de Flybe en 1T 2020. El tráfico de Aberdeen ha mostrado mayor resiliencia al COVID-19 que otros aeropuertos en Reino Unido debido a los pasajeros relacionados con el sector Oil & Gas.

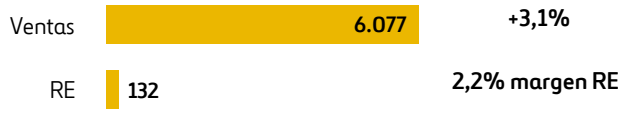
(Millones de pasajeros)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Glasgow	2,1	1,9	6,6%
Aberdeen	1,1	1,0	10,5%
Southampton	0,3	0,3	-11,2%
Total AGS	**3,5**	**3,3**	**6,2%**

Ventas se incrementaron un +22,5%, hasta los 87 millones de libras, gracias a los mejores resultados de los tres últimos trimestres de 2021, particularmente a los mayores ingresos comerciales, derivados de la reapertura de los locales comerciales para satisfacer la demanda de los pasajeros, y a otros ingresos, principalmente en concepto de pruebas del COVID-19. Los **gastos operativos** aumentaron un 5,4% debido principalmente a los costes de las pruebas del COVID-19, compensados a nivel de RBE con los ingresos de las pruebas de Covid antes mencionados y la finalización en septiembre de 2021 del plan de expedientes de regulación temporal de empleo. El aumento de los volúmenes se compensó parcialmente mediante la puesta en marcha de iniciativas de reducción de gastos operativos. El **RBE ajustado** fue de -6 millones de libras (+66,7% frente a 2020).

Tras el A&E concluido con éxito en junio, la posición de tesorería, incluyendo la Cuenta de Reserva para el Servicio de la Deuda, ascendía a 39 millones de libras a 31 de diciembre de 2021.

La **deuda neta bancaria de AGS** alcanzó 716 millones de libras a 31 de diciembre de 2021.

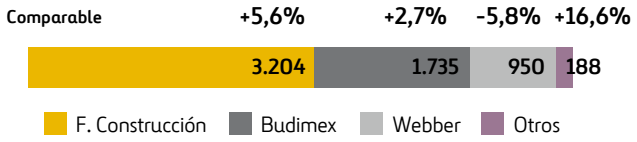
Construcción



Las **ventas** (+3,1% en términos comparables) crecieron principalmente debido al impacto del COVID-19 en las ventas de 2020 por los retrasos de las obras. La facturación internacional supuso el 83%, centrado en Norteamérica (37%) y Polonia (29%).

El **impacto del COVID-19** no ha sido significativo para la actividad tanto en ventas como en términos de rentabilidad, en línea con los últimos trimestres de 2021.

Ventas 2021 (6.077 millones de euros) vs 2020 (comparable)



En 2021, el **RE** se situó en 132 millones de euros frente a 101 millones de euros en 2020, absorbiendo el impacto de la inflación en los precios del suministro y mejorando la rentabilidad alcanzada en 2020, con una importante mejora de Budimex. El margen de RE fue de 2,2% (incluyendo una plusvalía de 13 millones de euros derivada de la desinversión de SCC) vs 1,7% en 2020 (que incluía 50 millones de euros de impacto negativo provocado por el COVID-19).

Desglose por subdivisiones:

- **Budimex:** las ventas se incrementaron un +2,7% (comparable), debido al diferente mix en los contratos de ejecución, en línea con lo esperado. Margen RE alcanzó 7,3% en 2021 frente al 5,8% de 2020, con un RE que aumenta un +29,3% en términos comparables, mostrando una mejora significativa. El margen extraordinariamente elevado incluye la afloración del resultado cautivo que había en los estados financieros consolidados de Budimex por trabajos internos entre la Constructora y la Inmobiliaria anteriores a la venta (15 millones de euros). Excluyendo dicho efecto extraordinario, el RE ascendería a 112 millones de euros, manteniendo la fortaleza mostrada en los últimos trimestres (margen RE exc. extraordinarios 6,4% vs. 5,8% en 2020). La actividad inmobiliaria se clasifica como actividad discontinuada desde 1T 2021, y se ha excluido su contribución de los resultados de Budimex para 2021 y 2020.

- **Webber:** las ventas disminuyeron -5,8% (comparable) debido principalmente a la venta de la actividad de reciclaje de áridos junto con la progresiva retirada de la actividad de edificación no residencial, parcialmente compensada por el aumento de la actividad de obra civil al entrar los grandes proyectos en fase de alta ejecución, como la I-10 San Bernard y la Loop 12. El margen RE se incrementó extraordinariamente hasta un 3,6% en 2021 frente al 2,1% de 2020, principalmente a causa de la venta de la actividad de reciclaje de áridos.

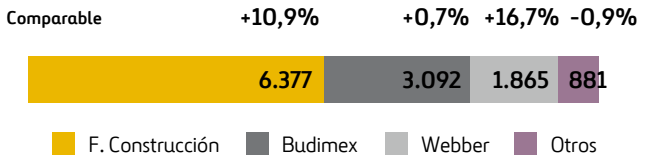
- **F. Construcción:** las ventas crecieron +5,6% (comparable), debido al impacto del COVID-19 en 2020. El RE se situó en -40 millones de euros (-26 millones de euros en 2020). En 2021, Ferrovial Construcción se ha visto afectada por las subidas de precios de la mano de obra, de las materias primas y de los precios de la energía, cada una de ellas con diferentes impactos y atenuantes en función de los distintos mercados y clientes, así como por el coste de los honorarios internos de los contratos onerosos que no pueden ser provisionados en virtud de las normas contables, que se situó en -43 millones de euros.

- **Otros:** Los servicios de Mantenimiento de Infraestructuras en EE.UU. y Canadá seguirán dentro del perímetro de Ferrovial como parte del negocio de Construcción, tras la decisión de desinversión de Servicios. La actividad registró 12 millones de euros de RE, con un margen RE del 6,2% en 2021.

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

DIC-21	RE	RE comparable %	RE mg
Budimex	126	29,3%	7,3%
Webber	34	59,8%	3,6%
F. Construcción	-40	n.s.	-1,2%
Otros	12	130,7%	6,2%
Total RE	**132**	**32,1%**	**2,2%**

Cartera en 2021 y variaciones comparables vs. 2020:



La cartera alcanzó máximos históricos de 12.216 millones de euros (+7,4% en términos comparables frente a diciembre 2020). El segmento de obra civil continuó siendo el de mayor representación (75%) y se mantuvo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional representó el 86% del total.

La participación de la cartera de construcción, excluyendo Webber, Budimex y Otros, con otras áreas del Grupo alcanzó un 19% en 2021 (37% en diciembre de 2020).

La cartera a diciembre de 2021 no incluye contratos pre-adjudicados ni pendientes del cierre comercial o financiero por importe aproximado de 560 millones de euros, correspondientes principalmente a Budimex.

DESINVERSIONES

Venta del negocio inmobiliario de Budimex: Budimex vendió su negocio inmobiliario (Budimex Nieruchomości), que se clasificó como actividad discontinuada en 1T 2021. En junio, la venta se materializó al precio acordado de 1.513 millones de zloties (330 millones de euros después de gastos de transacción), suponiendo una plusvalía antes de impuestos y minoritarios de 131 millones de euros.

Venta de Prisiones Figueras y URBICSA: en 2021 se alcanzó un acuerdo de venta de las participaciones de Ferrovial en la Concesionaria de Prisiones Figueras (100%) y URBICSA (22%) con Aberdeen Infrastructure (Holdco) IV B.V. por 42 y 17 millones de euros, respectivamente.

Venta de Nalanda: en marzo de 2021, se alcanzó un acuerdo para la venta del 19,86% de Ferrovial en Nalanda Global (plataforma digital para la gestión documental) a PSG por 17 millones de euros.

Venta de activos con SCC (Southern Crushed Concrete): en junio de 2021, Ferrovial alcanzó un acuerdo para vender esta actividad de reciclaje de áridos de Webber por 140 millones de dólares (112 millones de euros). La transacción generó una plusvalía de 13 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada)

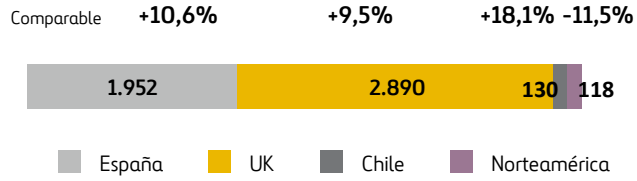
Ferrovial ha llevado acabo avances significativos en el proceso de desinversión de Servicios. El primer hito del proceso se alcanzó con la venta de Broadspectrum en 2020. Asimismo, en diciembre de 2021, Ferrovial completó la venta de la actividad de Medioambiente en España y Portugal a PreZero International GmbH (compañía del Grupo Schwarz) por un valor de las acciones (equity value) de 1.032 millones de euros. La operación generó una plusvalía de 335 millones de euros.

Durante 2021, Ferrovial también cerró la venta de su actividad relativa al Oil&Gas en EE.UU (Timec) a Architech Equity Holdings por 16 millones de euros. La actividad relacionada con los servicios de mantenimiento de infraestructuras en Estados Unidos se incluye ahora en el perímetro de Construcción.

El 31 de enero de 2022, Ferrovial completó la venta del negocio de servicios de infraestructura en España a Portobello Capital por 171 millones de euros. Este precio no incluye las cantidades variables (earn-outs) valoradas en 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen determinados requisitos establecidos en el contrato de compraventa de acciones. Además del precio percibido por la operación, Ferrovial retiene en su balance el efectivo generado a partir del 31 de diciembre de 2020 y hasta el cierre de la transacción, cuyo importe se estima en 60 millones de euros. Tras el cierre de la venta, Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por 17 millones de euros.

En línea con el compromiso de Ferrovial de desinvertir Servicios, la división se ha clasificado como "mantenida para la venta". No obstante, con el objetivo de proporcionar un análisis de la división, se presentan a continuación las cifras principales de los resultados de Servicios, excluyendo la actividad de servicios medioambientales en España al haberse completado la venta y excluido de los resultados de la división.

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



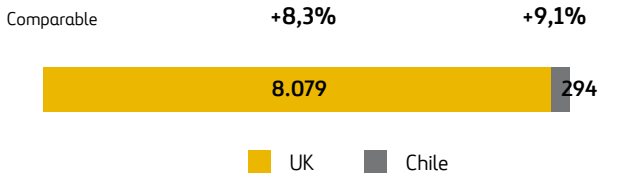
En 2021, los ingresos aumentaron un +9,0% (comparables) y el RBE alcanzó 365 millones de euros (+78,0% en términos comparables respecto a 2020).

En 2021, la evolución de las actividades que no se han desinvertido y permanecen como actividades discontinuadas fue el siguiente:

- **Reino Unido:** Los ingresos aumentaron un +9,5% en términos comparables, fundamentalmente gracias a los nuevos contratos de carreteras en el segmento de Transporte y los mayores volúmenes en el área de ferrocarriles y de mantenimiento con los Ministerios de Defensa y Justicia. La rentabilidad también mejoró, el RBE aumentó un +116,8% en términos comparables con un margen del 4,5% frente al 1,7% de 2020.
- **Chile:** las ventas crecieron un +18,1% en términos comparables debido al comienzo de los nuevos contratos de mantenimiento minero en los últimos meses de 2020. El RBE se incrementó un 68,5% en términos comparables, alcanzando un margen RBE del 9,8% vs 5,8% en 2020.

La **cartera de Servicios** de las actividades que permanecen como discontinuadas alcanzo los 8.373 millones de euros, aumentando un +8,3% en términos comparables respecto a diciembre de 2020 (8.293 millones de euros).

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



ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

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

El resultado de actividades discontinuadas de Servicios se situó en 246 millones de euros, lo que incluye principalmente el impacto de las desinversiones de la actividad de Medioambiente en España y Portugal (335 millones de euros).

La actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido se ha reclasificado como actividad continuada en 2021, reexpresándose la información comparable de 2020, conforme a lo establecido en la NIIF5. Ferrovial continuará con su proceso de desinversión en el futuro, aunque es previsible que se prolongue más de 12 meses, ya que una de las planta está finalizando el proceso de construcción y otras están aumentando la disponibilidad en los próximos meses.

Adicionalmente se ha excluido del perímetro de venta de Servicios el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2 que se remunera como una concesión de peaje en sombra, junto con EMESA, el contrato de mantenimiento de la M-30 de Madrid, ambos reclasificados como actividad continuada dentro de la División de Autopistas, junto con el negocio de mantenimiento de infraestructuras en Estados Unidos, Siemsa y los contratos de eficiencia energética en España, también reclasificados como actividad continuada dentro de la División de Construcción.

Cuenta de resultados consolidada

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
VENTAS	**6.778**	**6.532**
RBE	**596**	**406**
Amortización de inmovilizado	-259	-233
RE antes de deterioros y enajenación de inmovilizado	**337**	**173**
Deterioros y enajenación de inmovilizado	1.139	16
RE después de deterioros y enajenación de inmovilizado	**1.476**	**189**
Resultado Financiero	**-334**	**-243**
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-307	-207
Resultado financiero de ex-proyectos de infraestructuras	-27	-36
Puesta en equivalencia	**-178**	**-373**
BAI	964	-427
Impuesto sobre beneficios	10	34
RDO NETO ACTIVIDADES CONTINUADAS	**974**	**-393**
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	**361**	**20**
RESULTADO CONSOLIDADO	**1.335**	**-373**
Rdo. atribuido a socios externos	-138	-51
RESULTADO DEL EJERCICIO	**1.197**	**-424**

Ventas: 6.778 millones de euros (+5,4% comparable) apoyado en el incremento en ventas de Construcción (+3,1% comparable) y de Autopistas (+36,8% comparable).

RBE: 596 millones de euros (406 millones euros en 2020, impactado por la provisión de -22 millones de euros relativa al plan de restructuración de la compañía).

Amortización se incrementó +11,5% en 2021 (+15,9% en términos comparables), hasta los -259 millones de euros.

Deterioros y enajenación de inmovilizado: 1.139 millones de euros en 2021 (16 millones de euros en 2020) mostrando la plusvalía por la adquisición de una participación adicional en I-66 (1.117 millones de euros) junto con las plusvalías de la venta de URBICSA y Nalanda.

Resultado financiero: mayor gasto en 2021 frente a 2020:

- **Proyectos de infraestructuras:** -307 millones de euros (-207 millones de euros en 2020) principalmente por la evolución negativa del derivado de inflación (ILS) de Autema debido al aumento de la inflación (variación del valor de mercado del derivado ILS), compensado parcialmente por el menor gasto financiero en LBJ tras su refinanciación (sept. 2020). Autema tiene un valor actual negativo (-84 millones de euros).
- **Ex-proyectos de infraestructuras**: -27 millones de euros de gasto en 2021 (-36 millones en 2020) debido principalmente a la evolución positiva de los equity swaps vinculados a planes de pago con acciones, parcialmente compensado por la menor remuneración de la caja por menores tipos. Las coberturas sobre equity swaps ligadas a los planes de retribución generaron +14 millones de euros en 2021 (-10 millones de euros en 2020) debido a la evolución positiva de la acción frente a la evolución negativa en 2020:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31 diciembre 2019	26,97
31 diciembre 2020	22,6
31 diciembre 2021	27,56

Resultado por puesta en equivalencia a nivel de resultado neto, las sociedades por puesta en equivalencia aportaron -178 millones de euros netos de impuestos (2020: -373 millones de euros).

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Autopistas	**81**	**67**	**19,9%**
407 ETR	52	33	58,2%
Otros	28	34	-16,9%
Aeropuertos	**-254**	**-439**	**42,1%**
HAH	-238	-396	39,9%
AGS	-20	-51	60,3%
Otros	4	8	-48,6%
Construcción	**0**	**1**	**-70,4%**
Otros	**-5**	**-2**	**-164,3%**
Total	**-178**	**-373**	**52,3%**

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	588	439	34,1%	36,8%
Aeropuertos	2	1	74,9%	74,9%
Construcción	6.077	5.984	1,6%	3,1%
Otros	110	108	1,5%	5,8%
Total Ventas	**6.778**	**6.532**	**3,8%**	**5,4%**

RBE

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	415	280	48,6 %	47,9 %
Aeropuertos	-26	-22	-16,3 %	-16,4 %
Construcción	245	214	14,2 %	16,4 %
Otros	-38	-66	42,3 %	8,5 %
Total RBE	**596**	**406**	**46,9 %**	**39,5 %**

RE*

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	275	171	60,3 %	57,8 %
Aeropuertos	-26	-23	-15,3 %	-15,3 %
Construcción	132	101	31,3 %	32,1 %
Otros	-45	-76	41,6 %	(74,5)%
Total RE	**337**	**173**	**94,2 %**	**65,7 %**

*RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado

Impuestos: el impuesto de sociedades de 2021 se situó en 10 millones de euros (34 millones de euros en 2020). Se deben tener en cuenta varios efectos a la hora de calcular el tipo de gravamen efectivo, entre los que destacamos los materiales y/o significativos:

- El resultado de las empresas puestas en equivalencia debe excluirse al incluirse neto de impuestos (-178 millones de euros).
- Valor razonable de la adquisición de una participación adicional en I-66 (1.117 millones de euros).
- Impacto de la exención del 95% de las plusvalías en España (39 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 (-28 millones de euros).

Tras excluir los ajustes mencionados del resultado fiscal, y ajustando el impacto del gasto de ejercicios anteriores y otros ajustes (-17 millones de euros), el tipo efectivo del impuesto de sociedades resultante es del 31%.

El **resultado neto de actividades continuadas** se situó en 974 millones de euros en 2021 (-393 millones de euros en 2020). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

- Valor razonable de la adquisición de una participación adicional en I-66: 1.117 millones de euros.
- Ajustes de valor razonable correspondientes a derivados: -33 millones de euros (-125 millones de euros en 2020), debido principalmente a la evolución negativa de los derivados sobre HAH.
- Impacto negativo por los derivados ILS de Autema, a causa del aumento de la tasa de inflación (-64 millones de euros).
- El 2020 estuvo afectado por impactos extraordinarios de HAH & AGS a causa de cambios en el impuesto sobre beneficios de Reino Unido, la cancelación de activos en el balance y los planes de reestructuración por el impacto del COVID-19, así como un coste puntual ligado al plan de reestructuración de Ferrovial.

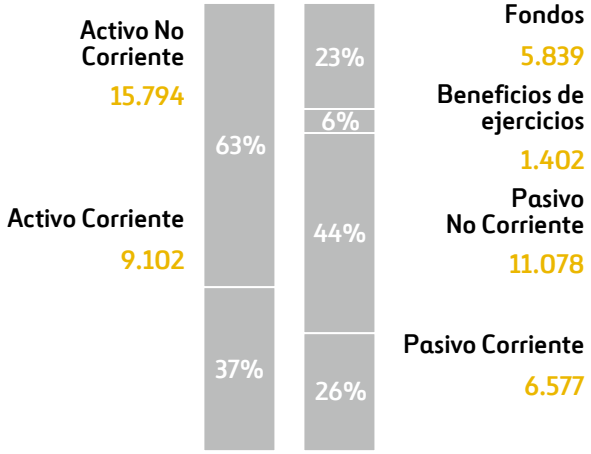
El **resultado neto actividades discontinuadas** se situó en 361 millones de euros, incluyendo las actividades discontinuadas de Servicios (246 millones de euros) y el negocio inmobiliario de Budimex (115 millones de euros).

Balance Consolidado

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
ACTIVO NO CORRIENTE	**15.794**	**10.814**
Fondo de comercio de consolidación	420	220
Activos intangibles	126	96
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	11.185	6.356
Inversiones inmobiliarias	0	2
Inmovilizado material	348	341
Derecho de uso	156	137
Inversiones en sociedades asociadas	1.838	1.727
Activos Financieros no corrientes	879	856
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	227	163
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	579	654
Resto de cuentas a cobrar	73	39
Impuestos diferidos	549	604
Derivados financieros a valor razonable	293	475
ACTIVO CORRIENTE	**9.102**	**12.277**
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.761	3.502
Existencias	405	699
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.317	1.367
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.045	1.019
Otros deudores	272	348
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	78	111
Otros activos financieros a corto plazo	11	0
Tesorería e inversiones financieras temporales	5.515	6.526
Sociedades proyectos de infraestructuras	207	148
Caja restringida	47	33
Resto de tesorería y equivalentes	160	115
Resto de sociedades	5.308	6.378
Derivados financieros a valor razonable	15	72
TOTAL ACTIVO	**24.896**	**23.091**

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
PATRIMONIO NETO	**5.839**	**3.790**
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.048	3.150
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	1.791	640
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	**1.402**	**1.282**
PASIVOS NO CORRIENTES	**11.078**	**9.584**
Provisiones para pensiones	3	4
Otras provisiones	421	442
Pasivo arrendamiento a largo plazo	108	93
Deuda financiera	9.512	8.084
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.362	5.192
Deuda financiera resto de sociedades	2.150	2.892
Otras deudas	69	63
Impuestos diferidos	670	451
Derivados financieros a valor razonable	295	447
PASIVOS CORRIENTES	**6.577**	**8.435**
Pasivos clasif. mantenidos para la venta	1.478	2.476
Pasivo arrendamiento a corto plazo	51	68
Deuda financiera	1.074	1.678
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	47	48
Deuda financiera resto de sociedades	1.027	1.630
Derivados financieros a valor razonable	110	52
Deudas por operaciones de tráfico	2.793	3.115
Acreedores comerciales	1.535	1.445
Otras deudas no comerciales	1.258	1.670
Pasivos por impuestos sobre sociedades	69	94
Provisiones para operaciones de tráfico	1.002	952
TOTAL PASIVO	**24.896**	**23.091**

BALANCE CONSOLIDADO



DEUDA BRUTA CONSOLIDADA*

DEUDA BRUTA DIC-21	EX-INFRA	INFRA	CONSOLIDADO
Deuda Bruta (millones de euros)	-3.248	-7.463	-10.711
% fijo	91,7 %	98,6%	96,5%
% variable	8,3 %	1,4%	3,5%
Tipo medio	1,0 %	4,3%	3,3%
Vencimiento medio (años)	3	24	18

*Incluye actividades discontinuadas

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA CONSOLIDADA*

(Millones de euros)	DIC-21	DIC-20
Deuda Financiera Bruta	**-10.711**	**-10.085**
Deuda Bruta Ex-proyectos	-3.248	-4.640
Deuda Bruta Proyectos	-7.463	-5.445
Tesorería	**6.260**	**7.544**
Tesorería Ex-proyectos	5.430	6.631
Tesorería Proyectos	830	913
Posición neta de tesorería total	**-4.451**	**-2.541**
Posición Neta Tesorería Ex-proyectos	2.182	1.991
Posición Neta Tesorería Proyectos	-6.633	-4.532
Posición neta de tesorería total	**-4.451**	**-2.541**

*Incluye actividades discontinuadas

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

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (millones de euros)

Caja bruta	5.430
Deuda bruta	-3.248
Posición neta de tesorería	2.182

LIQUIDEZ (millones de euros)

CAJA BRUTA	DEUDA NO DISPUESTA
5.430	991
Total liquidez	6.421

VENCIMIENTOS DE DEUDA (millones de euros)

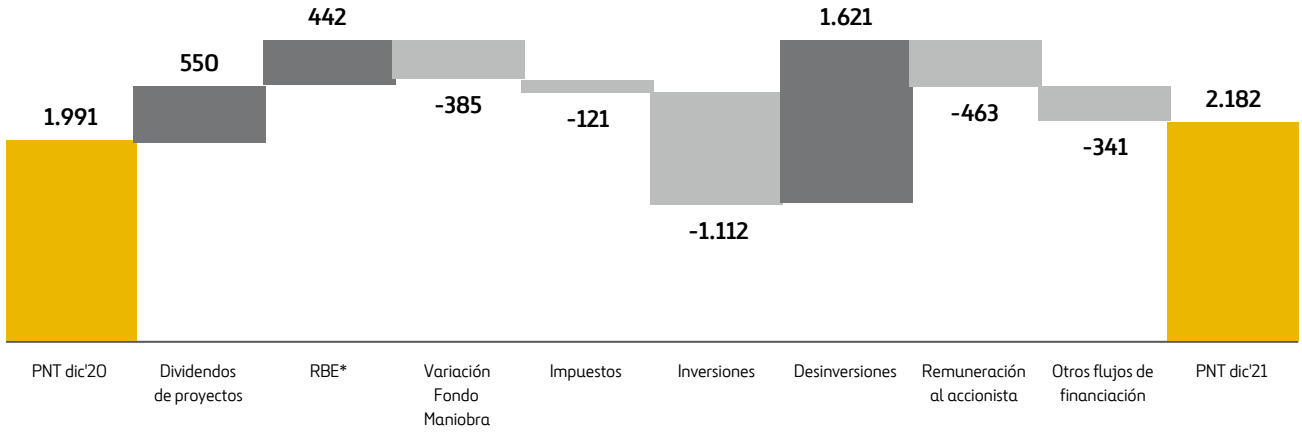
776	5	304	2.140
2022*	2023	2024	> 2025

(*) En 2022, la deuda ex-proyectos de infraestructuras incluye ECP (Euro Commercial Paper) con saldo contable restante a 31 de diciembre de 2021 de 250 millones de euros con un tipo medio de -0,47%.

RATING

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

DESGLOSE FLUJO CAJA (incluidas actividades discontinuadas)



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

Posición neta de tesorería (PNT) excluyendo proyectos de infraestructura: alcanzó los 2.182 millones de euros en diciembre de 2021 frente a 1.991 millones de euros en diciembre 2020. Los principales factores de este cambio han sido:

- **Dividendos de proyectos**: 550 millones de euros frente a 458 millones de euros en 2020, apoyado en la distribución de mayores dividendos de los principales activos. Los dividendos de autopistas alcanzaron 469 millones de euros (340 millones de euros en 2020), incluyendo 164 millones de euros de 407 ETR, 53 millones de euros de NTE y 167 millones de euros de LBJ, que incluyen los dividendos extraordinarios tras su proceso de refinanciación. Los dividendos de aeropuertos alcanzaron 3 millones de euros del contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha (29 millones de euros de Heathrow en 2020). Dividendos de Servicios de 43 millones de euros en 2021 (87 millones de euros en 2020), incluyendo 22 millones de euros del contrato de mantenimiento de Murcia y 10 millones de euros de varios proyectos en Amey.
- **RBE:** 442 millones de euros (frente a 458 millones de euros en 2020) que incluye 318 millones de euros de Servicios.
- La **evolución del fondo de maniobra** se situó en -385 millones de euros en 2021 (49 millones de euros en 2020), incluyendo -83 millones de euros de la aplicación (salida de caja), a diciembre de 2021, de la provisión de Construcción registrada en 1T 2019. El fondo de maniobra de Construcción se situó en -254 millones de euros excluyendo provisiones (-80 millones de euros en 2020) mostrando la evolución negativa del fondo de maniobra de Budimex por los trabajos facturados por adelantado y la devolución de anticipos. El fondo de maniobra negativo de Servicios (-120 millones de euros vs. 207 millones de euros en 2020) estuvo motivado principalmente por periodos de pago a proveedores más cortos e impuestos diferidos de 2020 derivados de las medidas del COVID-19, pagados en 2021.
- La **inversión neta** alcanzó 509 millones de euros en 2021 frente a 215 millones de euros en 2020. Las inversiones alcanzaron -1.112 millones de euros (-286 millones de euros en 2020), entre los que destacan los 463 millones de euros invertidos en el proyecto I-66 Managed Lanes, incluidos el capital invertido del proyecto y la compra de participación adicional, junto con la adquisición de una participación del 24,86% en la empresa india IRB (369 millones de euros). Las desinversiones alcanzaron 1.621 millones de euros en 2021 (501 millones de euros en 2020), principalmente relacionados con la desinversión de la división Servicios Medioambientales (1.032 millones de euros), la venta de activos no estratégicos en Construcción (529 millones de euros), incluyendo Budimex Real Estate, URBICSA, Figueras, Nalanda y SCC, Reciclado de áridos de Webber, junto con la venta de la autopista Norte Litoral (47 millones de euros).
- **Remuneración al accionista**: -463 millones de euros en 2021 (-377 millones de euros en 2020), incluyendo -31 millones de euros del dividendo flexible y -432 millones de euros de compra de acciones, que comprende el programa de recompra de acciones de 2021 y la compra de autocartera discrecional aprobada en octubre 2021.
- **Otros flujos de financiación:** incluye otros movimientos menores de caja, como el impacto en tipo de cambio (-5 millones de euros), principalmente en dólares debido a los pagos adelantados en Construcción para pagar gastos en dicha moneda y la posición neta de caja mantenida por el negocio inmobiliario de Budimex (110 millones de euros) y Servicios Medioambiental (140 millones de euros) hasta su venta.

La posición neta de tesorería al cierre de diciembre (2.182 millones de euros) incluye la caja neta de Servicios (107 millones de euros).

Flujo de caja consolidado

DIC-21	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	442	499	0	942
Cobro de dividendos	550	-2	-276	272
Variación Provisiones Construcción	61			61
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-446	5	0	-441
Flujo operaciones sin IS	**607**	**503**	**-276**	**834**
Pago de impuestos del ejercicio	-121	-34		-155
Flujo operaciones	**486**	**469**	**-276**	**679**
Inversión	-1.112	-285	65	-1.331
Desinversión	1.621	46	0	1.667
Flujo de inversión	**509**	**-239**	**65**	**336**
Flujo de actividad	**995**	**230**	**-210**	**1.015**
Flujo de intereses	-39	-253	0	-292
Flujo de capital procedente de socios externos	12	111	-65	57
Remuneración al accionista Ferrovial	-463		0	-463
Dividendo Flexible	-31			-31
Compra de autocartera	-432			-432
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-88	-458	276	-270
Otros movimientos de fondos propios	-5	5		0
Variación tipo de cambio	49	-252		-202
Cambios en perímetro de consolidación	-256	-1.482		-1.738
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-13	-4	0	-17
Flujo de financiación	**-804**	**-2.332**	**210**	**-2.926**
Variación PNT	**191**	**-2.102**	**0**	**-1.911**
Posición neta inicial	**1.991**	**-4.532**		**-2.541**
Posición neta final	**2.182**	**-6.633**	**0**	**-4.451**

DIC-20	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	242	376	0	618
Cobro de dividendos	458	0	-159	299
Variación Provisiones Construcción	49			49
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	0	48	0	48
Flujo operaciones sin IS	**749**	**424**	**-159**	**1.014**
Pago de impuestos del ejercicio	-84	-12		-96
Flujo operaciones	**665**	**412**	**-159**	**918**
Inversión	-286	-150	18	-418
Desinversión	501	22	0	523
Flujo de inversión	**215**	**-128**	**18**	**105**
Flujo de actividad	**880**	**284**	**-141**	**1.023**
Flujo de intereses	-21	-229	0	-250
Flujo de capital procedente de socios externos	19	20	-18	21
Remuneración al accionista Ferrovial	-377	0	0	-377
Dividendo Flexible	-122			-122
Compra de autocartera	-256			-256
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-26	-266	159	-133
Otros movimientos de fondos propios	-27	0		-27
Variación tipo de cambio	-92	296		204
Cambios en perímetro de consolidación	3	0		3
Otros movimientos de deuda (no flujo)	1	-49	0	-48
Flujo de financiación	**-520**	**-228**	**141**	**-607**
Variación PNT	**360**	**56**	**0**	**416**
Posición neta inicial	**1.631**	**-4.588**	**0**	**-2.957**
Posición neta final	**1.991**	**-4.532**	**0**	**-2.541**

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de caja de actividad*

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

DIC-2021	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	469	-817	-347
Aeropuertos	3	-54	-51
Construcción	44	474	518
Servicios	227	973	1.201
Otros	-136	-68	-204
Total	**607**	**509**	**1.116**

DIC-2020	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Autopistas	340	-23	317
Aeropuertos	29	0	29
Construcción	168	45	212
Servicios	402	220	622
Otros	-190	-26	-216
Total	**749**	**215**	**964**

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

Flujo de operaciones

A 31 de diciembre de 2021, el flujo de caja de operaciones ex-proyectos de infraestructuras ascendía a 607 millones de euros (antes de impuestos), por debajo de 749 millones de euros millones registrados en 2020, impactado por el descenso en el reparto de dividendos de Aeropuertos, que se vio afectado por el impacto del COVID-19, y menor flujo de operaciones de las actividades de Construcción y Servicios, parcialmente compensado por los mayores dividendos distribuidos de autopistas.

Flujo de operaciones	DIC-2021	DIC-2020
Dividendos Autopistas	469	340
Dividendos Aeropuertos	3	29
Construcción	44	168
Servicios	227	402
Otros*	-136	-190
Flujo de operaciones sin impuestos	**607**	**749**
Pago Impuesto de sociedades	-121	-84
Total	**486**	**665**

* En Otros se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas, la actividad de tratamiento de residuos en Reino Unido, junto con las actividades de Energía y Movilidad.

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

Construcción	DIC-2021	DIC-2020
RBE	245	214
RBE proyectos	11	14
RBE Ex proyectos	234	200
Variación Provisiones	61	49
Aplicación Provisión Construcción EE.UU. (*)	-83	-98
Resto variación de Provisiones	144	147
Cobro de dividendos	3	0
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-254	-80
Variación descuento de factoring	0	-1
Pago de suelo	0	0
Fondo de maniobra	-254	-80
Flujo operaciones sin IS	**44**	**168**

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

Servicios	DIC-2021	DIC-2020
RBE	378	246
RBE proyectos	60	61
RBE Ex proyectos	318	185
Cobro de dividendos	43	87
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-120	207
Variación descuento de factoring	-1	-64
Pago de Pensiones Reino Unido	-11	-13
Flujo operaciones sin IS	**227**	**402**

El detalle por negocio de **Servicios** se detallan en la siguiente tabla:

	ESPAÑA	REINO UNIDO	INTERNACIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos	173	131	13	318
Dividendos y otras devoluciones	33	10	0	43
Variación descuento de factoring	0	0	1	1
Pago de pensiones	0	0	0	0
Var. fondo de maniobra	6	-103	-37	-134
Flujo de operaciones sin impuestos	211	39	-23	227

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

En Autopistas, se incluye en el flujo de operaciones de 469 millones de euros de 2021 (340 millones de euros de 2020), procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas.

Dividendos y devoluciones de capital	DIC-2021	DIC-2020
407 ETR	164	160
LBJ	167	109
NTE	53	25
M-203	73	
Autopistas irlandesas	1	0
Autopistas portuguesas	4	9
Autopistas australianas	1	7
Autopistas españolas	2	4
Resto	3	26
Total	**469**	**340**

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos se situaron en 3 millones de euros en 2021 vs. 29 millones de euros en 2020.

Aeropuertos	DIC-2021	DIC-2020
HAH	0	29
AGS	0	0
Otros	3	0
Total	**3**	**29**

Flujo de inversión

DIC-2021	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-864	47	-817
Aeropuertos	-54	0	-54
Construcción	-55	529	474
Servicios	-67	1.040	973
Otros	-72	5	-68
Total	**-1.112**	**1.621**	**509**

DIC-2020	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-125	102	-23
Aeropuertos	0	0	0
Construcción	-53	98	45
Servicios	-80	300	220
Otros	-28	2	-26
Total	**-286**	**501**	**215**

El **flujo neto de inversión** en 2021 (509 millones de euros) incluye:

- **Inversiones** ascendió a -1.112 millones de euros en 2021 (-286 millones en 2020), entre los que destacan 463 millones de euros invertidos en el proyecto I-66 Managed Lanes, incluidos los fondos propios y la compra estatal adicional y la adquisición de una participación del 24,86% en IRB (369 millones de euros).
- **Divestments** 1.621 millones de euros en 2021 (501 millones de euros en 2020) relacionados con la desinversión de la división Servicios Medioambientales (1.032 millones de euros), la venta de activos no estratégicos en Construcción (529 millones de euros), que incluye Budimex Real Estate, URBICSA, Figueras, Nalanda y SCC, Reciclado de áridos de Webber, así como la venta de la autopista Norte Litoral (47 millones de euros).

Flujo de financiación

El flujo de financiación incluye:

- **Remuneración al accionista:** -463 millones de euros en 2021, incluyendo -31 millones de euros del dividendo flexible y -432 millones de euros de recompra de acciones, que comprende el programa de recompra de acciones de 2021 y la compra de autocartera discrecional aprobada en octubre 2021.
- **El pago neto de intereses** alcanzó -39 millones de euros en 2021.
- **Impacto de tipo de cambio** registró 49 millones de euros, principalmente por la conversión de la caja mantenida en dólares.
- **Cambios en el perímetro de consolidación** (-256 millones de euros) que incluyen la posición neta de tesorería mantenida por Budimex Real Estate (110 millones de euros) y la actividad de Servicios Medioambiental (140 millones de euros) hasta su venta.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-13 millones de euros), que 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.

Posición neta de actividades discontinuadas

La posición neta de tesorería de actividades discontinuadas se situó en 107 millones de euros de deuda a 31 de diciembre de 2021.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones

En el flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras concesionarias, se recoge principalmente la entrada de fondos de las 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.

El desglose del flujo de operaciones de proyectos de infraestructuras:

(Millones de euros)	DIC-2021	DIC-2020
Autopistas	387	313
Resto	82	99
Total flujo de operaciones	**469**	**412**

Flujo de inversión

La siguiente tabla desglosa 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-2021	DIC-2020
LBJ	-2	-2
NTE	-4	-5
NTE 35W	-193	-101
I-77	0	-20
I-66	-53	
Autopistas portuguesas	-1	-1
Autopistas españolas	0	-1
Resto	0	0
Total Autopistas	**-253**	**-129**
Resto	-32	-21
Total proyectos	**-285**	**-150**
Subvenciones de capital	46	22
Total flujo inversión neto	**-239**	**-128**

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-2021	DIC-2020
Autopistas España	-47	-51
Autopistas EE.UU.	-173	-144
Autopistas Portugal	-13	-14
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	**-233**	**-209**
Resto	-20	-20
Total flujo intereses	**-253**	**-229**

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 2021 ha sido de -252 millones de euros, principalmente por depreciación del euro respecto al dólar americano, impactando la deuda neta de las autopistas americanas.

Anexo I – Resultados por negocio

AUTOPISTAS – INTEGRACIÓN GLOBAL

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
Integración Global	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	DIC-21	PARTICIP.
NTE*	33	25	32,7%	159	109	45,8%	139	93	50,0%	87,4%	84,9%	-1.075	63,0%
LBJ*	37	30	23,0%	113	91	23,8%	87	63	38,1%	77,0%	69,1%	-1.757	54,6%
NTE 35W*/**	35	28	26,8%	120	85	41,2%	101	71	42,0%	83,9%	83,4%	-928	53,7%
I-77*	28	20	45,8%	31	16	96,5%	17	4	n.s.	54,9%	24,9%	-231	65,1%
TOTAL EEUU				**423**	**301**	**40,5%**	**343**	**230**	**49,1%**			**-3.991**	
Autema	15.390	12.671	21,5%	60	51	18,3%	53	43	21,7%	87,5%	85,1%	-621	76,3%
Aravia***	32.353	26.750	20,9%	39	34	13,1%	33	28	15,3%	84,3%	82,7%	-48	60,0%
TOTAL ESPAÑA				99	85	16,2%	86	72	19,1%			-669	
Azores	10.361	8.815	17,5%	28	24	17,1%	25	21	20,4%	87,0%	84,6%	-273	89,2%
Via Livre				13	13	3,9%	2	2	2,5%	17,4%	17,6%	5	84,0%
TOTAL PORTUGAL				**42**	**37**	**12,6%**	**27**	**23**	**18,7%**			**-268**	
TOTAL MATRICES				**25**	**16**	**59,9%**	**-41**	**-45**	**10,2%**				
TOTAL AUTOPISTAS				**588**	**439**	**34,1%**	**415**	**280**	**48,6%**	**70,6%**	**63,7%**	**-4.928**	

* Tráfico en millones transacciones. ** Incluye contribución de NTE 3C (en construcción). Deuda neta 100%: incluye los 3 segmentos. *** ARAVIA, el contrato para la conservación y explotación del tramo de la Autovía A2, se ha excluido del perímetro de venta de Servicios. En 2021, el contrato se ha reclasificado como actividad continuada en la División de Autopistas.

AUTOPISTAS – PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
Puesta en Equivalencia	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	VAR.	DIC-21	DIC-20	DIC-21	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos, millones)	1.696	1.500	13,0%	692	591	17,1%	581	481	20,7%	84,0%	81,4%	-6.070	43,2%
M4	29.951	25.214	18,8%	27	22	19,0%	15	13	10,3%	55,1%	59,5%	-57	20,0%
M3	35.701	31.927	11,8%	18	20	-7,1%	12	12	-6,4%	63,0%	62,6%	-63	20,0%
A-66 Benavente Zamora				23	25	-5,0%	21	22	-5,0%	88,4%	88,3%	-153	25,0%
Serrano Park				6	4	38,7%	3	-1	n.s	48,6%	-22,8%	-32	50,0%
EMESA*				153	157	-2,9%	83	94	-11,8%	54,5%	60,0%	-47	50,0%
Algarve	13.101	10.893	20,3%	31	33	-4,6%	27	28	-4,7%	86,0%	86,1%	-71	20,0%
Norte Litoral**	23.833	21.741	9,6%	21	38	-45,7%	18	33	-44,9%	87,4%	86,2%	-87	20,0%
Toowomba				26	25	4,8%	6	5	11,9%	23,1%	21,6%	-232	40,0%
OSARs***				42	35	19,6%	11	6	82,7%	25,2%	16,5%	-398	50,0%
Zero ByPass (Bratislava)***				51	31	65,2%	44	26	73,8%	87,3%	83,0%	-783	35,0%

*Emesa, el contrato de mantenimiento de la M-30 de Madrid, se ha excluido del perímetro de venta de Servicios. En 2021, el contrato se ha reclasificado como actividad continuada en la División de Autopistas.
**Norte Litoral, la venta se completó en julio 2021. Cifras de tráfico hasta septiembre 2021. Datos de ventas y RBE hasta julio en 2021 y en 2020 hasta septiembre.
***OSARs y Zero ByPass abrieron al tráfico en 2021, aunque el proyecto no está completo al 100%. OSARs abrió al tráfico en noviembre 2021, pero la apertura completa se espera en 2022. Zero ByPass abrió al tráfico en octubre 2021, aunque el permiso final de ocupación está pendiente y se espera para 2022.

PRINCIPALES AUTOPISTAS (PyG)

407 ETR

(Millones de dólares canadienses)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	1.023	909	12,6%
RBE	859	740	16,1%
Margen RBE	84,0%	81,4%	
RE	757	642	17,8%
Margen RE	74,0%	70,7%	
Resultado financiero	-465	-441	-5,5%
Resultado antes de impuestos	291	201	44,8%
Impuesto de sociedades	-79	-53	-47,9%
Resultado neto	212	148	43,6%
Aportación a puesta por equivalencia de Ferrovial (millones de euros)	52	33	58,2%

LBJ

(Millones de dólares americanos)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	133	104	27,3%
RBE	102	72	42,0%
Margen RBE	77,0%	69,1%	
RE	76	48	56,9%
Margen RE	57,0%	46,2%	
Resultado financiero	-80	-98	18,4%
Resultado neto	-5	-50	90,5%
Aportación a Ferrovial*	-2	-24	90,5%

*Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 54,6% participación.

NTE

(Millones de dólares americanos)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	187	125	50,0%
RBE	164	106	54,3%
Margen RBE	87,4%	85,0%	
RE	129	87	48,7%
Margen RE	69,0%	69,7%	
Resultado financiero	-51	-51	-0,4%
Resultado neto	78	36	113,9%
Aportación a Ferrovial*	42	20	108,0%

*Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 62,97% participación.

NTE 35W

(Millones de dólares americanos)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	142	98	45,3%
RBE	119	82	46,1%
Margen RBE	83,9%	83,4%	
RE	95	62	52,4%
Margen RE	66,5%	63,4%	
Resultado financiero	-43	-41	-5,0%
Resultado neto	51	21	145,2%
Aportación a Ferrovial*	23	10	138,2%

*Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 53,67% participación.

I-77

(Millones de dólares americanos)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Ventas	36	18	102,1%
RBE	20	4	n.s.
Margen RBE	54,9%	24,9%	
RE	13	1	n.s.
Margen RE	37,0%	3,6%	
Resultado financiero	-12	-11	-3,2%
Resultado neto	2	-10	118,5%
Aportación a Ferrovial*	1	-5	122,9%

*Activo integrado globalmente, contribución al resultado neto (millones de euros). 65,10% participación.

AEROPUERTOS (P&G)

Heathrow SP & HAH

	Ventas			RBE			Margen RBE		
(Millones de libras)	**DIC-21**	**DIC-20**	**VAR.**	**DIC-21**	**DIC-20**	**VAR.**	**DIC-21**	**DIC-20**	**Var. (pbs)**
Heathrow SP	**1.214**	**1.175**	**3,3%**	**384**	**270**	**42,2%**	**31,6%**	**23,0%**	**863**
Excepcionales y Ajustes	0	0	50,8%	-27	-182	85,1%	-101,7%	n.a.	n.a.
Total HAH	**1.214**	**1.175**	**3,3%**	**357**	**89**	**303,2%**	**29,4%**	**7,5%**	**2.186**

HAH

(Millones de libras)	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.214	1.175	3,3%	3,3 %
RBE	357	89	n.s.	42,0 %
Margen RBE	29,4%	7,5%		
Amortizaciones y deterioros	-828	-848	-2,3%	2,3 %
RE	-472	-759	37,9%	23,3 %
Margen RE	-38,8%	-64,6%		
Resultado financiero	-1.509	-855	-76,6%	-29,4 %
Rtdo. antes de impuestos	-1.981	-1.614	-22,7%	(4,7)%
Impuesto de sociedades	319	206	54,9%	n.s.
Resultado neto	-1.662	-1.408	-18,0%	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	-238	-396	39,9%	n.s.

AGS

(Millones de libras)	DIC-21	DIC-20	VAR.
Total Ventas AGS	**87**	**71**	**22,5%**
Glasgow	45	34	33,3%
Aberdeen	32	28	13,7%
Southampton	9	9	8,3%
Total RBE AGS	**-6**	**-25**	**76,2%**
Glasgow	-2	-16	84,6%
Aberdeen	3	0	n.s.
Southampton	-6	-9	25,6%
Margen RBE AGS	**-6,8%**	**-34,9%**	**n.s.**
Glasgow	-5,4%	-46,7%	
Aberdeen	9,5%	-0,4%	
Southampton	-69,7%	-101,4%	

CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	6.077	5.984	1,6%	3,1%
RBE	245	214	14,6%	16,4%
RBE margen	4,0%	3,6%		
RE	132	101	31,3%	32,1%
RE margen	2,2%	1,7%		
Cartera	12.216	11.276	8,3%	7,4%

BUDIMEX	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.735	1.726	0,5%	2,7%
Construcción	1.598	1.689	-5,4%	-3,3%
FB Serwis	171	136	25,2%	27,9%
Otros	-34	-99		
RBE	158	130	21,8%	24,7%
RBE margen	9,1 %	7,5 %		
RE	126	100	26,3%	29,3%
Construcción	95	87	9,1%	11,5%
FB Serwis	18	17	6,6%	8,9%
Otros	13	-4		
RE margen	7,3 %	5,8 %		
Cartera	3.092	3.083	0,3%	0,7%

WEBBER	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	950	1.038	-8,5%	-5,8%
RBE	58	49	17,1%	20,9%
RBE margen	6,1%	4,8%		
RE	34	22	54,1%	59,8%
RE margen	3,6%	2,1%		
Cartera	1.865	1.486	25,5%	16,7%

F. CONSTRUCCIÓN	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	3.204	3.053	5,0%	5,6%
RBE	2	14	-83,8%	n.s.
RBE margen	0,1%	0,5%		
RE	-40	-26	-49,6%	n.s.
RE margen	-1,2%	-0,9%		
Cartera	6.377	5.561	14,7%	10,9%

OTROS	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	188	166	13,4%	16,6%
RBE	26	20	35,3%	39,2%
RBE margen	14,1%	11,8%		
RE	12	5	124,2%	130,7%
RE margen	6,2%	3,1%		
Cartera	881	1.146	-23,1%	-0,9%

RE antes de deterioro y enajenación del inmovilizado.
El negocio de otros incluye la actividad de Servicios de Mantenimiento de Infraestructuras en EE.UU. y Canadá.

SERVICIOS

SERVICIOS*	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	5.090	4.681	8,7%	9,0%
RBE	365	217	67,9%	78,0%
RBE margen	7,2%	4,6%		
Cartera	8.373	8.293	1,0%	8,3%

REINO UNIDO	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.890	2.547	13,5%	9,5%
RBE	131	44%	198,9%	116,8%
RBE margen	4,5%	1,7%		
Cartera	8.079	7.993	1,1%	8,3%

CHILE	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	130	110	18,8%	18,1%
RBE	13	6	102,9%	68,5%
RBE margen	9,8%	5,8%		
Cartera	294	300	-2,2%	9,1%

ESPAÑA	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.952	1.881	3,7%	10,6%
RBE	221	172%	28,1%	48,4%
RBE margen	11,3%	9,1%		

NORTEAMÉRICA	DIC-21	DIC-20	VAR.	COMPARABLE
Ventas	118	143	-17,4%	-11,5%
RBE	0	-5%	106,9%	117,8%
RBE margen	0,3%	-3,5%		

* Excluyendo la actividad de Broadspectrum, tras su venta en junio de 2020 y la actividad de servicios medioambientales en España. La cartera muestra las cifras de Chile y Reino Unido, las actividades discontinuadas que no se han desinvertido.

Anexo II – Evolución del tipo de cambio

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 2021-2020	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 2021-2020
Libra Esterlina	0,8413	-6,1%	0,8586	-3,4%
Dólar Americano	1,1370	-7,0%	1,1796	2,9%
Dólar Canadiense	1,4373	-7,9%	1,4790	-3,8%
Zloty Polaco	4,5869	0,4%	4,5656	-4,9%
Dólar Australiano	1,5647	-1,5%	1,5785	2,2%

Anexo III – Hechos posteriores al cierre de 2021

Ferrovial finaliza la venta del negocio de explotación y mantenimiento de infraestructuras en España (2 de febrero 2022)

Tras el cumplimiento de las condiciones suspensivas a las que estaba sujeta la transacción, las partes han completado la venta.

El precio de las acciones vendidas percibido por Ferrovial asciende a 171 millones de euros. Este precio no incluye los earn-outs, valorados en 50 millones de euros, que se aplicarán tras el cierre de la operación si se cumplen ciertos requisitos establecidos en el contrato de compraventa de acciones. Este precio se ha fijado por referencia a los datos estimados por Ferrovial a partir del balance del grupo vendido establecido a 31 de enero de 2022, y está sujeto a revisión en la forma habitual para operaciones de este tipo. Además, Ferrovial retiene en su balance el efectivo generado a partir del 31 de diciembre de 2020 y hasta el cierre de la operación, que se estima en 60 millones de euros.

Se espera que la transacción, excluyendo los earn-outs, no produzca un impacto relevante en las cuentas consolidadas de Ferrovial, ya que el valor contable de este negocio es similar al precio mencionado anteriormente.

Según lo previsto en el contrato de compraventa de acciones, una filial de Ferrovial ha adquirido el 24,99% del capital social de la entidad adquirente por un precio de 17 millones de euros.

Ferrovial alcanza un acuerdo con YDA Group para la adquisición del 60% del Aeropuerto Internacional de Dalaman en Turquía (17 de febrero 2022)

Ferrovial, a través de su división de Aeropuertos, ha alcanzado un acuerdo con la compañía de infraestructuras turca YDA Group para la adquisición de una participación del 60% de la sociedad que gestiona la concesión del Aeropuerto Internacional de Dalaman, en Turquía, por 140 millones de euros. YDA Group, que opera el activo desde 2006 y que mantendrá el 40% restante de dicha sociedad, ha llevado a cabo importantes mejoras de sus instalaciones. El cierre final de la transacción está sujeto a las aprobaciones habituales en este tipo de operaciones, entre las que se encuentran las de las autoridades locales. Se estima que dicho cierre tenga lugar durante el primer semestre de 2022.

En 2014, YDA Group se adjudicó la concesión para la operación del aeropuerto por 26 años y que, recientemente, ha sido ampliada hasta 2042. El contrato de concesión incluía la construcción de una nueva terminal internacional que entró en servicio en el año 2018. El aeropuerto ubicado en la Riviera turca, registró un tráfico de 5 millones de pasajeros en 2019, en su mayoría internacionales. Las tarifas por pasajeros incluidas en el contrato de concesión están establecidas y se pagan en euros, por lo que la mayoría de los ingresos son en esta divisa.

Ferrovial y Carlyle han llegado a un acuerdo de exclusividad para negociar la transmisión a Ferrovial del 96% de la participación de Carlyle en el consorcio designado para diseñar, construir y operar la Nueva Terminal 1 del Aeropuerto JFK en Nueva York (18 de febrero 2022)

Ferrovial y Carlyle han llegado a un acuerdo de exclusividad para negociar la transmisión a Ferrovial del 96% de la participación de que es titular Carlyle en New Terminal One, el consorcio designado para diseñar, construir y operar la nueva terminal 1 del aeropuerto internacional JFK de Nueva York (que incluye las antiguas Terminales 1, 2 y 3 de dicho aeropuerto y posibles ampliaciones). Carlyle es titular de un 51% en New Terminal One. Caso de llegarse a un acuerdo sobre la transacción, Ferrovial adquiriría por tanto el 96% de dicha participación. El cierre de la operación estaría sujeto a las condiciones habituales en este tipo de operaciones, entre otras la aprobación del Port Authority of New York and New Jersey.

Anexo IV – Remuneración al accionista

DIVIDENDO FLEXIBLE

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

Dichos aumentos, se enmarcan dentro del sistema de retribución a los accionistas, denominado "Ferrovial Dividendo Flexible", que inició la Sociedad en 2014. El objetivo del 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 recibidos por las acciones que posean.

Detalles dividendo flexible	JUN-21	NOV-21
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,197	0,305
Número derechos para recibir acción nueva	120	87
% accionistas optaron a acciones	91,95 %	91,22 %
% accionistas eligieron pago en efectivo	8,05 %	8,78 %
Número de acciones nuevas emitidas	5.615.714	7.743.557
Numero de derechos adquiridos	59.016.522	64.828.548

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

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

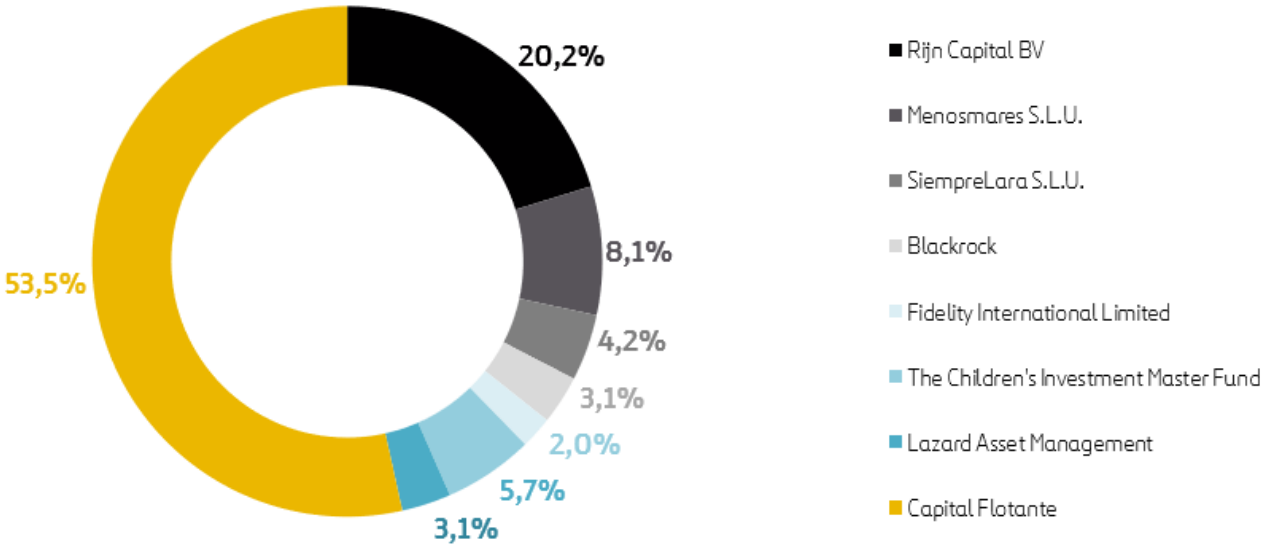
Con arreglo a este Programa de Recompra que finalizó el 26 de noviembre de 2021, Ferrovial adquirió 12.659.166 acciones propias, un 1,70% del capital actual de Ferrovial, sin superar el límite de 320 millones de euros o 22 millones de acciones. Posteriormente, el capital social se redujo en 2.531.833,20 euros mediante la amortización de 12.659.166 acciones en autocartera de Ferrovial, por parte de la Junta General de Accionistas de Ferrovial celebrada el día 9 de abril de 2021, de reducir el capital social de la compañía.

El 26 de octubre de 2021, el Consejo de Administración aprobó los términos de un programa de compra discrecional de acciones que ha permitido la recompra de acciones por valor de 111 millones de euros hasta final de año.

El capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2021 era de 146.720.496,20 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 733.602.481 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas. La autocartera de la compañía ascendía a 5.072.018 acciones a 31 de diciembre de 2021.

Anexo V –Estructura accionarial

ESTRUCTURA ACCIONARIAL (CNMV) A 31 DE DICIEMBRE DE 2021



Anexo VI – Información adicional

OPERACIONES DE RECOMPRA DE ACCIONES

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo a 31.12.2020			634.034
Reducción de capital	16.990.379	-12.659.166	4.331.213
Sistemas retributivos	345.000	-371.702	-26.702
Acciones recibidas dividendo flexible	133.473	0	133.473
Saldo a 31.12.2021			**5.072.018**

PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES

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 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 (incluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 41 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 2021 y 2020:

DÍAS	2021	2020
Periodo medio de pago a proveedores	41	41
Ratio de operaciones pagadas	42	41
Ratio de operaciones pendientes de pago	36	37
IMPORTE (euros)		
Total Pagos realizados	751.447.311	685.411.852
Total Pagos pendientes	20.385.897	21.572.506

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