

The logo consists of the number '60' in a large, bold, yellow font, with the word 'años' in a smaller, black font positioned directly below it. The background of the entire page is a photograph of an airport baggage carousel system, viewed through a metal grid structure, with a blueish tint to the lighting.

60 años

# INFORME ANUAL DOS MIL DOCE

informe anual 2012  
**ferrovia**

4

carta del presidente

6

gobierno corporativo

## descripción de la compañía

10

perfil de la compañía

12

situación geográfica

14

principales magnitudes

16

hechos relevantes 2012



18

servicios



28

autopistas



44

construcción



54

aeropuertos

## informe de gestión

71

evolución de los negocios

86

evolución previsible de los negocios

88

informe relativo a medio ambiente, personal, I+D,...

88

informe de gobierno corporativo

88

informe de la comisión de auditoría y control

## cuentas anuales consolidadas

96

estado consolidado de situación financiera

97

cuenta de pérdidas y ganancias

98

estado consolidado de resultado global

98

estado consolidado de cambios en el patrimonio neto

99

estado de flujo de caja consolidado

100

notas a las cuentas anuales consolidadas

168

anexo

185

informe de auditoría

## responsabilidad corporativa

188

responsabilidad corporativa

198

integridad ética

206

compromiso con los grupos de interés

212

medio ambiente

240

capital humano

252

derechos humanos

258

seguridad y salud

266

calidad

274

innovación

282

cadena de suministro

292

compromiso social

306

sobre este informe

310

verificación independiente

314

índice de contenidos

316

enfoques de gestión indicadores centrales

320

directorio

# carta del presidente



Rafael del Pino

Marzo, 2013

Estimado accionista:

Ferrovial alcanzó en 2012 un beneficio neto de 710 millones de euros, con un flujo de caja de operaciones de 909 millones y una mejora de su resultado operativo del 13,4% del Resultado Bruto de Explotación. El año se cerró con una posición neta de tesorería de 1.489 millones de euros excluyendo proyectos de infraestructuras. La buena marcha de la empresa ha permitido retribuir de manera excelente al accionista.

El buen comportamiento de los negocios en el exterior ha compensado la debilidad del mercado doméstico. Durante el año se obtuvieron contratos relevantes en Servicios, Autopistas y Construcción, que afianzan la actividad futura. Los dos principales activos, la autopista 407 ETR y el aeropuerto de Heathrow, reflejan su buena marcha con tráfico en máximos históricos, nuevas emisiones de bonos y reparto de dividendos, el primero desde 2006 en el caso de Heathrow.

El año también se ha caracterizado por una acertada rotación de activos con la desinversión del 16,34% de Heathrow Airport Holdings (HAH) a Qatar Holding y CIC International, dos inversores internacionales de calidad, que esperamos nos acompañen en otros proyectos. HAH llevó además a cabo la venta de los aeropuertos de Edimburgo y, a inicios de 2013, de Stansted. Todas las operaciones obtuvieron valoraciones superiores a las expectativas del mercado.

Fruto de la estrategia seguida desde 2009, Ferrovial cuenta hoy con una solidez financiera y una posición de liquidez que le otorga flexibilidad para acudir al mercado de capitales y afrontar nuevas inversiones. Reflejo de esta fortaleza, Fitch y S&P confirmaron la calificación de grado de inversión (BBB-) con perspectiva estable. En enero de 2013 Ferrovial realizó su primera emisión de bonos corporativos por 500 millones de euros a cinco años, con un coste "all in" de 3,443%. También a principios de 2013 se han adquirido las empresas de servicios Enterprise, en Reino Unido, y Steel Ingeniería, en Chile.

El año 2012 estuvo marcado por una serie de hechos que describo a continuación:

**Resultados.-** El beneficio neto se situó en 710 millones de euros, el RBE alcanzó los 927 millones, un 13,4% más, y las ventas crecieron un 3,2%, a 7.686 millones.

**Flujo de caja y financiación.-** El flujo de operaciones, excluidos proyectos de infraestructuras, confirmó su tendencia positiva de los últimos años alcanzando 909 millones de euros, consecuencia de la alta generación de caja en Servicios, tres veces superior al ejercicio anterior, y de los dividendos recibidos de los principales activos. Adicionalmente, la venta del 16,34% de la participación en HAH ha supuesto una entrada de caja de 894 millones de euros. Ferrovial también continuó durante 2012 diversificando sus fuentes de financiación mediante la emisión de bonos de la autopista 407 ETR y HAH por valor de más de 4.500 millones de euros.

**Deuda.-** La deuda neta consolidada, incluidos los proyectos de infraestructuras, se situó en 5.106 millones frente a los 5.171 del año anterior. La compañía no cuenta con vencimientos significativos de deuda corporativa hasta 2015.

**Valor en Bolsa.-** La cotización registró una evolución muy positiva para el accionista a lo largo del año, con una revalorización del 20% en el periodo. La rentabilidad total para el accionista, incluidos los dividendos abonados durante el ejercicio, alcanzó el 36%.

**Internacionalización.-** La actividad internacional continuó en aumento. Las ventas en el exterior se incrementaron un 17,3% mientras en la cartera el componente internacional es el 62% del total.

**Cartera.-** La cartera en Construcción y Servicios alcanzó los 21.483 millones de euros. En Servicios se situó en su máximo histórico. Entre los nuevos contratos destacan en Servicios el mantenimiento de la ciudad de Sheffield, así como dos plantas de tratamiento de residuos en Canarias, y en Autopistas la concesión de la Extensión Este de la 407 ETR de Toronto y de la autovía A-66 en España. En Construcción, sobresale la adjudicación de la carretera US 460 de Virginia.

**Servicios.-** Ferrovial Servicios siguió creciendo en ventas y RBE. El control de costes, las nuevas adjudicaciones en Reino Unido y España, así como la gestión activa de la calidad de la cartera en el mercado doméstico explican esta buena evolución.

**Autopistas.-** Las mejoras en los tráfico registradas a lo largo del año en Estados Unidos y Canadá compensaron en parte los decrecimientos sostenidos en Europa. La autopista 407 ETR en Toronto sigue demostrando su fortaleza, con un aumento en ventas y en RBE.

**Construcción.-** Un año más, la actividad internacional de Construcción compensó la disminución en el mercado doméstico y permitió una favorable evolución de la cuenta de resultados. Destaca el aumento en las ventas de la filial polaca Budimex.

**Aeropuertos.-** El tráfico de HAH se elevó a casi 100 millones de pasajeros, de los cuales 70 millones correspondieron a Heathrow, la mayor cifra jamás alcanzada por el aeropuerto. Las ventas de HAH registraron en 2012 un incremento del 4,8%, hasta 2.646 millones de libras. El RBE experimentó un crecimiento del 5,3%, a 1.355 millones de libras.

En resumen, en 2012 Ferrovial cumplió 60 años cerrando un ejercicio muy positivo a pesar de un entorno complejo. La solidez operativa y financiera de la compañía es reflejo de la apuesta por el talento, la innovación, la eficiencia y la diversificación internacional que ha distinguido a Ferrovial en sus seis décadas de existencia. Y es también el mejor reconocimiento a la constancia y el buen hacer del equipo de profesionales que integran la compañía.

El ejercicio también volvió a dejar patente el compromiso de Ferrovial con la sociedad y el medio ambiente con la inclusión en el prestigioso Dow Jones Sustainability Index por undécimo año consecutivo, así como en el FTSE4Good por octavo año.

Todo ello nos permite seguir avanzando con confianza en la creación de valor para nuestros accionistas, a quienes quiero agradecer el apoyo que demuestran a Ferrovial y que nos anima a trabajar para aprovechar las oportunidades y superar con éxito los retos que nos depara el futuro.

# gobierno corporativo

## Consejo de Administración

### Presidente

#### Rafael del Pino Ejecutivo y Dominical ●●

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid, 1981). MBA (Sloan School of Management, MIT, 1986). ■ Presidente de Ferrovial desde 2000 y Consejero Delegado desde 1992. ■ Presidente de Cintra entre 1998 y 2009. ■ Miembro de MIT Corporation, del Consejo de Zurich Insurance Group, de los Consejos Asesores Internacionales de Blackstone, IESE y MIT Energy Initiative y de los Consejos Asesores Europeos de Harvard Business School y MIT Sloan School of Management. ■ Ha sido Consejero de Banesto y de Uralita.

### Vicepresidentes

#### Santiago Bergareche Independiente ●●●

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho (Universidad Comercial de Deusto). ■ Consejero de Ferrovial desde 1999. Se incorporó a Ferrovial en 1995 como Presidente de Agroman; entre febrero 1999 y enero 2002 fue Consejero Delegado de Ferrovial. ■ Copresidente de Cepsa, Presidente no ejecutivo de Dinamía Capital Privado y Consejero de Vocento, Maxam y de Deusto Business School. ■ Ha sido Director General de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) y Presidente de Metrovacesa.

#### Joaquín Ayuso Externo

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid). ■ Consejero de Ferrovial desde 2002. Se incorporó a Ferrovial en 1982; nombrado Director General de Construcción en 1992. Consejero Delegado de Ferrovial Agroman entre 1999 y 2002. Ha sido Consejero Delegado de Ferrovial y Vicepresidente de Cintra entre 2002 y 2009. ■ Consejero de Bankia y de National Express Group. Miembro del Consejo Asesor del Instituto Universitario de Investigación en Estudios Norteamericanos "Benjamin Franklin". ■ Ha sido Consejero de Holcim España, S.A.

### Consejero Delegado

#### Íñigo Meirás Ejecutivo

Licenciado en Derecho (Universidad Complutense de Madrid); MBA por el Instituto de Empresa. ■ Consejero Delegado de Ferrovial desde 2009. Ingresó en Ferrovial en 1992; fue Director General de Autopista del Sol y Director de Autopistas de Cintra. Consejero Delegado de Ferrovial Servicios entre 2000 y 2007; posteriormente, Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos. ■ Ha trabajado anteriormente en el Grupo Holcim y en el Grupo Carrefour.

### Consejeros

#### Jaime Carvajal Independiente ●●●

Licenciado en Derecho (Universidad Complutense de Madrid); Master en Economía por la Universidad de Cambridge. ■ Consejero de Ferrovial desde 1999. ■ Special Partner de Advent Internacional, Presidente de ABB (España), Consejero de Aviva, Solvay Ibérica y Maxam Holding. ■ Ha sido Presidente de Ford España y de Ericsson España y Consejero de Telefónica, Repsol y Unión Fenosa.

#### Portman Baela, S.L.

##### Externo Dominical ●●

##### Representado por Leopoldo del Pino

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA por INSEAD. ■ Representante de Portman Baela, S.L. en el Consejo de Ferrovial desde 2010. ■ Vicepresidente de ASEGSA; miembro del Consejo Asesor Internacional de INSEAD. ■ Ha sido Vicepresidente Ejecutivo de Empark; Consejero de Ebro Foods; Director para España y miembro del Comité de Dirección de Cintra; Presidente de Ausol, Autema, Autopista Madrid Levante, Autopista Alcalá O'Donnell y Esti; Presidente de ANERE; Vicepresidente de Autopista Trados 45 y de EULSA; Consejero de SMASSA, AUSSA y de EGUISA; Director General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid.

#### Juan Arena

##### Independiente ●●●

Doctor Ingeniero ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales por ICADE, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP Harvard Business School. ■ Consejero de Ferrovial desde 2000. ■ Consejero de Dinamía, Laboratorios Almirall, Everis, Meliá Hotels International, Prisa y Panda. Presidente de la Fundación SERES, Presidente de los Consejos Asesores de Consulnor, de Marsh, y del Consejo Profesional de ESADE; Miembro del Consejo Asesor de Spencer Stuart y del Consejo Asesor Europeo de Harvard Business School y Consejero de Deusto Business School; Senior Lecturer de Harvard Business School. ■ Ha sido Presidente y Consejero Delegado de Bankinter y Consejero de TPI.

#### Gabriele Burgio

##### Independiente ●●●

Licenciado en Derecho y MBA por INSEAD. ■ Consejero de Ferrovial desde 2002. ■ Presidente y Consejero Delegado de Alpitour S.p.A. y miembro del Consejo de Administración de Banque SYZ & Co. ■ Ha sido Presidente Ejecutivo de NH Hoteles entre 1999 y 2011, Presidente y Consejero Delegado de NH Italia y Consejero Delegado de Cofir.

### María del Pino

##### Externo Dominical ●●

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales (Universidad Complutense de Madrid); PDD por el IESE. ■ Consejera de Ferrovial desde 2006. ■ Presidenta de la Fundación Rafael del Pino y de Casa Grande de Cartagena, S.L.; miembro del Patronato Príncipe de Asturias. Patrono de la Fundación Codespa y de la Fundación Científica de la Asociación Española contra el Cáncer. ■ Ha sido miembro del Consejo Rector de la Asociación para el Progreso de la Dirección.

### Santiago Fernández Valbuena

##### Independiente ●●●

Licenciado en Económicas (Universidad Complutense de Madrid) y Doctor (PhD) y Master in Economics por la Northeastern University de Boston. ■ Consejero de Ferrovial desde 2008. ■ Presidente de Telefónica Latinoamérica y desde 2012 Consejero de Telefónica S.A. ■ Ha sido responsable de Fonditel; Director General de Estrategia, Finanzas y Desarrollo de Telefónica; Director General de Sociétés Générale Valores y Director de Bolsa en Beta Capital; Profesor Titular de Economía Aplicada en la Universidad Complutense y Profesor en el Instituto de Empresa.

### José Fernando Sánchez-Junco

##### Independiente ●●●

Ingeniero Industrial (Universidad Politécnica de Barcelona). Graduado ISMP en Harvard Business School. Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado. ■ Consejero de Ferrovial desde 2009. Consejero de Cintra entre 2004 y 2009. ■ Presidente y Director General de Grupo Maxam. ■ Ha sido Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía.

### Karlovy, S.L.

##### Externo Dominical

##### Representado por Joaquín del Pino

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales; MBA por el IESE. ■ Representante de Karlovy, S.L. en el Consejo de Ferrovial desde 2010. ■ Vicepresidente del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena; Presidente del Consejo de Administración de Pactio Gestión, SGIC; miembro de la Junta Directiva de SECOT; Patrono de las Fundaciones Rafael del Pino, Plan España y AXA. ■ Ha sido Consejero de Banco Pastor.

### Secretario

#### Santiago Ortiz Vaamonde

Abogado del Estado, Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. ■ Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009. ■ Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público y Regulatorio en Cuatrecasas y Ramón y Cajal; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas y profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

## Comité de Dirección

Íñigo Meirás  
CONSEJERO DELEGADO



Federico Flórez  
DIRECTOR GENERAL. SISTEMAS DE INFORMACIÓN E INNOVACIÓN



Jorge Gil  
CONSEJERO DELEGADO. FERROVIAL AEROPUERTOS



Alejandro de la Joya  
CONSEJERO DELEGADO. FERROVIAL AGROMAN



Ernesto López Mozo  
DIRECTOR GENERAL. ECONÓMICO-FINANCIERO



Santiago Olivares  
CONSEJERO DELEGADO. FERROVIAL SERVICIOS



Santiago Ortiz Vaamonde  
SECRETARIO GENERAL



Jaime Aguirre de Cárcer  
DIRECTOR GENERAL. RR.HH.

Enrique Díaz-Rato  
CONSEJERO DELEGADO. CINTRA

Álvaro Echániz  
CONSEJERO DELEGADO. FERROVIAL FISA (INMOBILIARIA)

# descripción de la compañía

10

perfil de la compañía

12

situación geográfica

14

principales magnitudes

16

hechos relevantes 2012

18

servicios

28

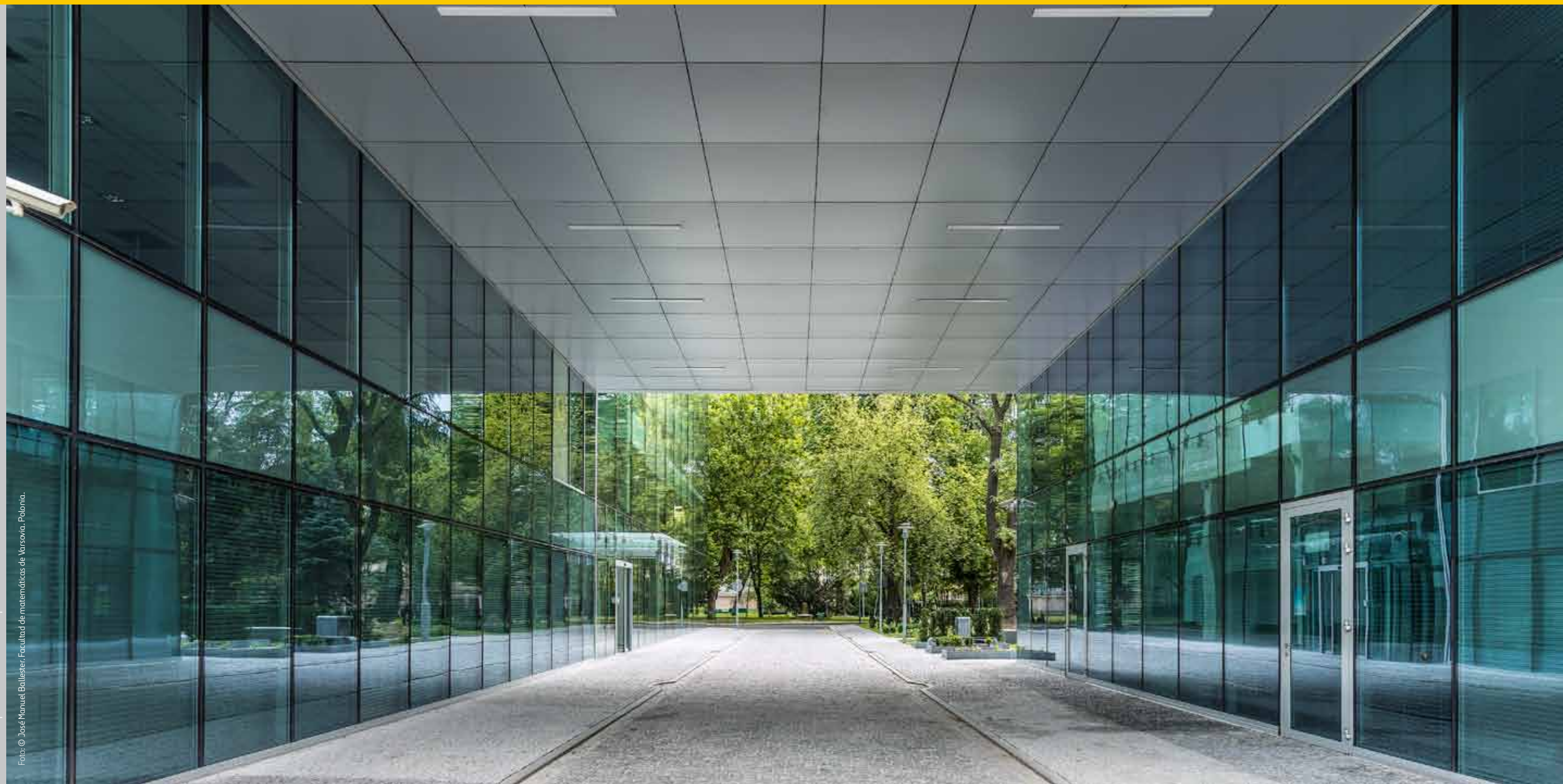
autopistas

44

construcción

54

aeropuertos



# perfil de la compañía

Ferrovial cumplió el pasado diciembre 60 años, tiempo en el que se han mantenido los rasgos que han definido el perfil de la empresa. A finales de diciembre de 1952, Rafael del Pino Moreno se propuso crear una empresa que se caracterizaba por la innovación, y por acometer proyectos de alta dificultad mejor y más rápido.

Tras los primeros años de consolidación se enfrentó al primero de los grandes retos que han marcado el devenir de la compañía, en el que se reunían la dificultad técnica y la dimensión de proyecto: la autopista de peaje Bilbao-Behovia (1968).

Más tarde, cuando aún las empresas españolas no habían comenzado a afrontar la aventura internacional, la compañía daba sus primeros pasos con proyectos en México, Brasil o Chile, y sobretodo en Libia, cuna de directivos, y país en el que se llevó a cabo un proyecto en el que la dificultad del terreno y la escasez de materiales ponía a prueba el talento de los trabajadores.

A finales de los 90, se produjo la compra de la autopista de Toronto, la 407 ETR, una de las operaciones más complejas y que mayor rendimiento ha proporcionado a la compañía al gestionar una de los mejores activos de infraestructuras del mundo.

Ya en 2003, Ferrovial adquirió Cespa en España y Amey en el Reino Unido, con las que se desarrolló la división de servicios que hoy tiene una importante posición de mercado en España y Reino Unido, y comienza a dar sus primeros pasos en Polonia, Chile o Catar.

Tres años más tarde, en 2006, se produce la compra de BAA, que supuso para la compañía todo un desafío de gestión. Tras el tiempo transcurrido y el trabajo realizado, por primera vez, la nueva HAH ha empezado a repartir dividendos a sus accionistas.

Estas son sólo algunos de los hitos que han marcado el carácter de Ferrovial y el éxito de la compañía presente y futuro.

2012 ha sido muy positivo para Ferrovial por los buenos resultados operativos y la mejora de la posición financiera, junto con la consecución de grandes contratos

y una acertada rotación de activos. Esto ha tenido su reflejo en una excelente evolución de la acción.

También ha sido un año en el que los mercados internacionales han compensado la disminución de actividad en España, con importantes adjudicaciones en Canadá, Estados Unidos, Francia o Polonia, entre otros países.

Los principales activos de la compañía, la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow, han vuelto a demostrar un excelente desempeño, con tráficos que han alcanzado máximos históricos. El aeropuerto británico estuvo a la altura de un acontecimiento de la magnitud de los Juegos Olímpicos celebrados en Londres durante el verano, convirtiéndose en la puerta de entrada de miles de deportistas y personalidades de cinco continentes. 70 millones de pasajeros llegaron al Reino Unido el pasado año a través de sus terminales.

También en Reino Unido, la división de Servicios, a través de Amey, se hizo con un importante contrato en Sheffield, reforzando su papel de referente en el área de las Ciudades Inteligentes y poniendo la innovación al servicio de los ciudadanos. La confirmación de la recuperación de los tráficos en Estados Unidos, además de la inauguración de la autopista SH130 en Texas, o la adjudicación a Ferrovial Agroman de las US460 en Virginia, junto con la concesión de la Extensión Este de la autopista 407 en Canadá han mostrado la solidez de la posición de la compañía en un mercado tan competitivo y atractivo como el americano.

El componente internacional de Ferrovial sigue creciendo de forma sólida y dando sus primeros pasos en otros países. Durante el pasado año, la empresa conjunta de Ferrovial Servicios y Budimex en Polonia empezó a dar sus frutos, haciéndose con varios contratos de mantenimiento. También Catar ha sido uno de los países en los que la compañía obtuvo sus primeras adjudicaciones en el área de servicios.

América Latina también ofreció oportunidades para Ferrovial Agroman. En Colombia, tras unos años sin actividad en el país, se cerraron varios proyectos de construcción para

volver a desarrollar esta actividad en el país caribeño. Chile, también ha sido uno de los países sudamericanos en el que la constructora se adjudicó varios proyectos en el sector de la minería. En resumen, la participación internacional en la cartera se consolida y sigue creciendo hasta representar ya el 62%.

Por otro lado, como parte de la estrategia de rotación y puesta en valor de activos, Ferrovial vendió un 16,34% de HAH, la antigua BAA. Esto ha permitido incorporar a dos inversores, como son los fondos soberanos de China y Catar, de gran capacidad financiera y que muestra el alto interés que despierta en los mercados internacionales un activo de la calidad del aeropuerto de Heathrow, reconociéndose también las importantes mejoras que se han producido en su gestión a lo largo de los últimos años.

En la división de Aeropuertos también se produjeron otras operaciones, como fueron la venta de los aeropuertos de Edimburgo y Stansted por parte de Heathrow Airport Holdings, que consiguieron valoraciones superiores a las expectativas del mercado. Con estas ventas se completan los requerimientos de la Comisión de Competencia británica.

Como colofón a esta trayectoria en 2012, Ferrovial completó con éxito, ya en enero de 2013, su primera emisión de bonos corporativos por un valor de 500 millones de euros, que tuvo una demanda 11 veces mayor, respaldando los mercados de capitales la gestión y proyección de la compañía para los próximos años. Los fondos obtenidos se destinarán a la amortización anticipada de deuda corporativa, lo que contribuirá a seguir optimizando la estructura financiera de la compañía.

La compañía va a mantener su estrategia de internacionalización, profundizando la presencia en sus mercados tradicionales y estudiando oportunidades en nuevos países. Se mantendrá centrada en la rentabilidad y en la creación de valor, sin dejar de estudiar oportunidades de inversión, como las recientemente realizadas en el Reino Unido y Chile, con la adquisición de Enterprise y del 70% de Steel Ingeniería.

Estos son sólo algunos de los acontecimientos de la compañía que se han producido a lo largo del año, éxitos que han tenido lugar manteniendo el compromiso con la innovación, la responsabilidad social y el medio ambiente que caracterizan a Ferrovial. El acuerdo con el MIT ha permitido llevar a cabo diferentes proyectos en algunos ayuntamientos españoles en el terreno de la eficiencia energética. A la vez, el CIB también está proporcionando a la compañía la oportunidad de participar en diferentes proyectos de innovación en colaboración con otras empresas líderes en su sector.

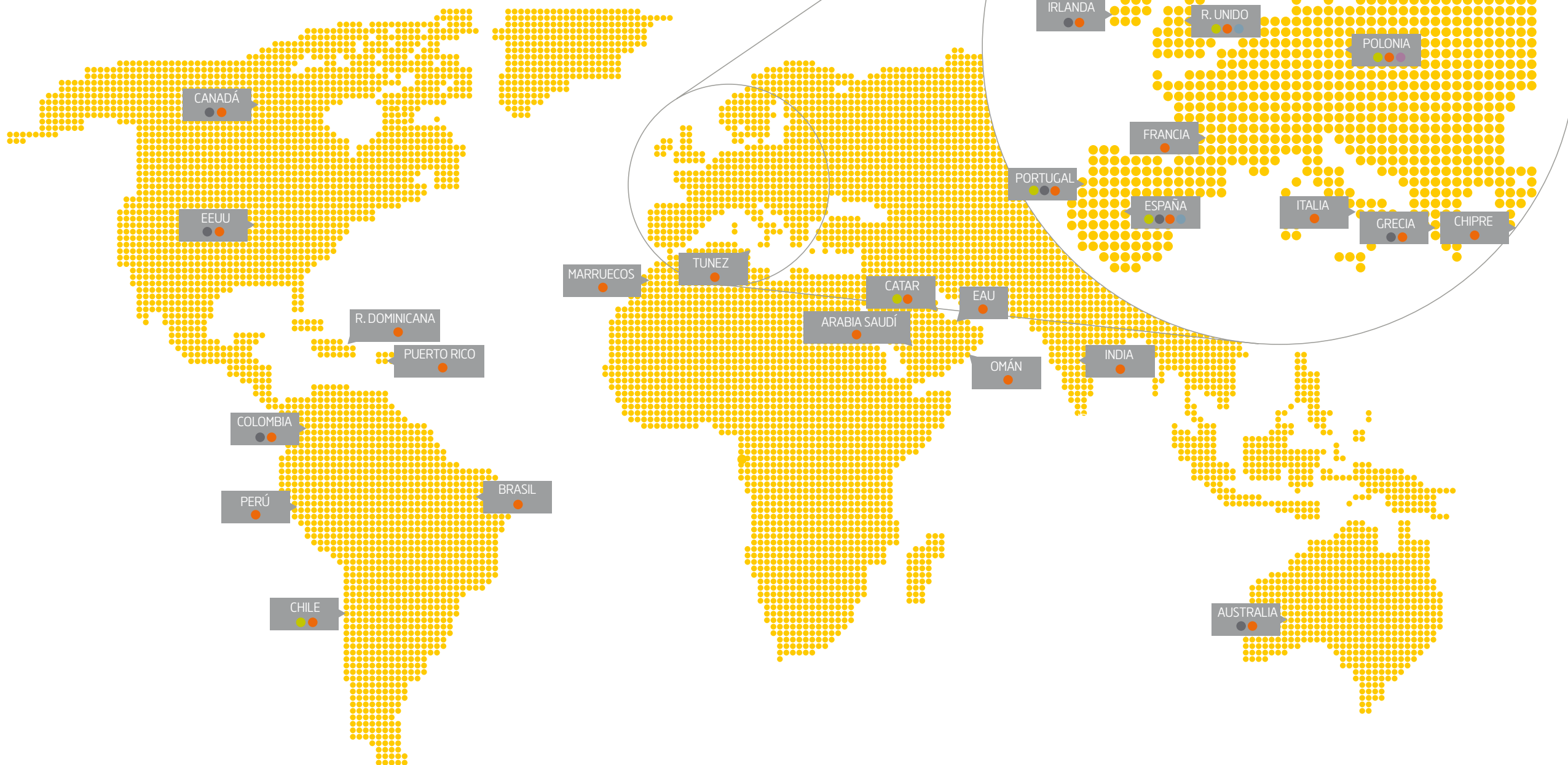
En el terreno de la responsabilidad corporativa, Ferrovial sigue mostrando el compromiso con su programa "Infraestructuras Sociales" colaborando en el acceso al abastecimiento de agua potable y al saneamiento básico en países de América Latina y África, dentro de su plan estratégico (Plan 20.13).

Por undécimo año consecutivo, Ferrovial fue seleccionada por DJSI entre la élite de las compañías mundiales de su sector por sus prácticas de sostenibilidad. Este refrendo, también se extendió a FTSE4Good, el otro índice que marca la pauta de las compañías comprometidas, durante ocho años seguidos.

En definitiva, tras 60 años de historia la compañía conserva sus principales señas de identidad, que le han llevado a ser uno de los referentes mundiales en la construcción, gestión y operación de infraestructuras de transporte y servicios urbanos.

# situación geográfica

- servicios
- autopistas
- construcción
- aeropuertos
- inmobiliaria



# principales magnitudes

Datos económico- financieros*	2012	2011 **	2010 ·	2009	2008	% 12/11
Importe neto de la cifra de negocios	7.686	7.446	9.384	12.095	14.126	3
Resultado de explotación	708 (2)	625 (2)	961 (2)	1.531 (2)	1.550	13
Resultado Neto	710	1.243	2.163	-92	-838	-43
Total Activo	22.217	22.951	43.287	44.110	48.203	
Fondos propios	5.762	6.246	6.628	4.557	3.692	
Inversiones brutas	313	328	420	506	971	
Deuda Neta/(Caja)	(1.489)	(907)	(31)	1.172	1.664	
Dividendos brutos totales	917	330	308	293	277	
<b>Datos operativos</b>						
Número medio de empleados	57.276	69.990	100.995	108.117	107.399	
Cartera de construcción	8.699	9.997	10.186	8.800	8.756	
Cartera de servicios	12.784	12.425	12.378	9.967 (1)	9.714 (1)	
<b>Ratios</b>						
Margen de explotación	9,2%	8,4%	10,2%	12,7%	11,0%	
Margen Neto	9,2%	16,7%	23,0%	-0,8%	-5,9%	
Pay-out	129%	27%	14%	n.s.	n.s.	
<b>Datos por acción</b>						
Capitalización	8.215	6.840	5.457	6.037	2.746	
Cotización cierre de ejercicio	11,20	9,33	7,44	8,23	19,58	
Volumen efectivo diario negociado	45,6	38,4	33,5	21,0	43,4	
Dividendo bruto por acción	1,25	0,45	0,42	0,40	2,00	
Revalorización anual	20%	25%	-10%	68%	-59%	
Número acciones a final de ejercicio	733.510.255	733.510.255	733.510.255	733.510.255	140.264.743	

\* Debido a la venta del 5,88% de BAA en octubre de 2011 se han reexpresado las cuentas del ejercicio 2010, ver nota 2.3 a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011.

\*\* Con motivo de la reasignación de valor realizada por Budimex en PNI se han reexpresado las cuentas del ejercicio 2011. Ver nota 5.B a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012.

(1) No incluye la cartera de Tube Lines.

(2) Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado.

facturación  
(millones de euros)

7.686

resultado neto  
(millones de euros)

710

capitalización  
(millones de euros)

8.215

dividendo por acción  
(euros)

1,25

RBE  
(millones de euros)

927

cartera  
(millones de euros)

21.483

total activo  
(millones de euros)

22.217

plantilla media  
(empleados)

57.276



# hechos relevantes 2012

30 de enero

Aprobación de un Plan retributivo consistente en el pago de una parte de la retribución variable mediante la entrega de acciones de la Sociedad.

El Consejo de Administración de la Sociedad ha dado su aprobación a un Plan retributivo consistente en el pago de una parte de la retribución variable de los beneficiarios correspondiente al año 2011 mediante la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. Este Plan viene aplicándose a la retribución variable, en términos prácticamente idénticos, desde la correspondiente al ejercicio 2004. De la aprobación de los sucesivos Planes se informó a la CNMV mediante comunicaciones de fechas 4 de febrero de 2005, 27 de enero de 2006, 30 de enero de 2007, 1 de febrero de 2008, 28 de enero de 2009, 28 de enero de 2010 y 31 de enero de 2011.

23 de abril

BAA anuncia la venta del aeropuerto de Edimburgo.

BAA ha anunciado que ha llegado a un acuerdo para la venta del 100% de su participación en Edinburgh Airport Limited a Global Infrastructure Partners ("GIP") por 807,2 millones de libras. El precio se pagará íntegramente al cierre de la operación. El cierre de la venta se estima que se produzca a finales del mes de mayo.

17 de agosto

Ferrovial ha alcanzado un acuerdo para la transmisión de una participación del 10,62% de FGP Topco Ltd. (sociedad cabecera de BAA).

FERROVIAL, titular indirecto de un 49,99% de BAA Ltd. (BAA), ha alcanzado un acuerdo con Qatar Holding LLC para la transmisión de una participación del 10,62% de FGP Topco Ltd. (sociedad cabecera de BAA) por un precio de 478 millones de libras (607 millones de euros). Dentro de la misma operación, otros accionistas de FGP Topco venderán un 9,38% al mismo precio por acción, siendo por tanto el importe total de dicha operación 900 millones de libras (1.144 millones de euros). En consecuencia, Qatar Holding LLC pasará a ser titular indirecto de un 20% de BAA. La participación indirecta de FERROVIAL en BAA será de un 39,37%. La operación está condicionada a la autorización por parte de las autoridades europeas de competencia y se espera que su cierre tenga lugar antes de finales de año.

14 de septiembre

Las sociedades que gestionan la explotación de la Radial 4 han acordado solicitar la declaración judicial de concurso de acreedores.

Los Consejos de Administración de Autopista Madrid Sur Concesionaria Española, S.A. e Inversora de Autopistas de Levante, S.L., sociedades que gestionan la explotación de la Radial 4 de Madrid, participadas indirectamente por Ferrovial, S.A. y Sacyr Vallehermoso, S.A. así como por Caja Castilla La Mancha Corporación, S.A., han acordado solicitar la declaración judicial de concurso de acreedores. El proyecto de la Radial 4 se ha visto directamente afectado por factores ajenos al mismo (reducción sustancial del tráfico previsto, sobrecostos de expropiación, crisis económica, etc.) que impiden, en las condiciones actuales, atender diversos compromisos de pago con expropiados y entidades financieras. En esta decisión ha sido relevante que las posibles medidas de apoyo a la concesión legalmente previstas no han sido efectivamente implementadas por el órgano de contratación.

19 de octubre

Las sociedades que gestionan la explotación de la AP-36 Ocaña-La Roda han acordado solicitar la declaración judicial de concurso de acreedores.

Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A.U. e Inversora de Autopistas de Levante, S.L., sociedades que gestionan la explotación de la autopista de peaje AP-36 Ocaña-La Roda, participadas indirectamente por Ferrovial, S.A. (55%) y Sacyr Vallehermoso, S.A. (40%) así como por Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Gipuzkoa y San Sebastián, S.A. (5%), han acordado solicitar la declaración judicial de concurso voluntario de acreedores.

31 de octubre

Ferrovial ha alcanzado un acuerdo para la transmisión de una participación del 5,72% de FGP Topco Ltd (sociedad cabecera de Heathrow Airport Holdings Ltd.).

FERROVIAL, hasta ahora titular indirecto de un 49,99% de Heathrow Airport Holdings Ltd. (anteriormente denominada BAA Ltd.), ha alcanzado un acuerdo con Stable Investment Corporation ("Stable"), filial íntegramente participada por CIC International Co., Ltd., para la transmisión de una participación del 5,72% de FGP Topco Ltd. (sociedad cabecera de Heathrow Airport Holdings Ltd.) por un precio de 257,4 millones de libras (319,3 millones de euros). Dentro de la misma operación, otros accionistas de FGP Topco han vendido un 4,28% al mismo precio por acción. En consecuencia, Stable pasa a ser titular indirecto de un 10% de Heathrow Airport Holdings Ltd.

29 de noviembre

El Consejo de Administración de Ferrovial ha acordado la distribución de un dividendo a cuenta de 1 € bruto por acción.

El Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión celebrada el 29 de noviembre y de acuerdo con lo establecido en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital, acordó distribuir a cuenta del dividendo del ejercicio 2012 el importe bruto de 1 € por acción. El pago de la citada cantidad se hizo efectivo el 13 de diciembre de 2012. El dividendo complementario que el Consejo de Administración propondría para su aprobación a la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2013 se prevé sea de un importe bruto de 0,25 € por acción.

## servicios

Considerado en el mercado como un socio sólido y comprometido con sus clientes públicos y privados, ofrece los servicios para mejorar las infraestructuras y las ciudades de forma eficiente y sostenible.

Actualmente, su oferta incluye un amplio catálogo de prestaciones y soluciones de gestión innovadoras, que dan respuesta a los requerimientos más exigentes de sus clientes, con elevados estándares de calidad, precio competitivo y respeto al medio ambiente.

La gestión integral de los activos, que cubre todo su ciclo de vida, constituye la principal característica de su oferta de servicios y representa un factor claramente diferencial respecto a otras empresas del sector. Ferrovial Servicios actúa desde la etapa de diseño y prosigue con la gestión, la operación y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte, los servicios medioambientales y la gestión de los servicios de edificios e instalaciones, siendo la eficiencia energética un vector común en todos estos servicios.

### Personas: el principal activo

Ferrovial Servicios es una división de personas que trabajan para personas.

- Aumentar la seguridad de los trabajadores es un objetivo constante. Durante 2012 todos los índices de siniestralidad han mantenido su tendencia descendente, como resultado de las campañas y medidas adoptadas. En concreto, el índice de incidencia de accidentes se ha reducido en un 6,9% y el de frecuencia un 10,9%.
- Gestionar el talento de los equipos es un factor clave de éxito. La formación en nuevas habilidades, junto con una política clara de retención del talento, permite disponer de los profesionales y equipos necesarios para el cumplimiento de los objetivos. Adicionalmente, la compañía ha puesto en marcha varios programas de movilidad interna

(Secondment, Discovery, Business Pass), para fomentar el intercambio entre distintos negocios y geografías y fortalecer las capacidades de la organización.

- Contribuir a la sociedad en la que Ferrovial Servicios trabaja. Esta actividad incorpora a sus equipos personas procedentes de colectivos discapacitados y vulnerables, y colabora en eventos sociales mediante la aportación de su personal y medios técnicos.

### Innovación: garantía de continuidad

La prestación de servicios en un marco económico restrictivo para la mayoría de los clientes, exige la búsqueda de alternativas a los procedimientos tradicionales. Ferrovial Servicios, en colaboración con clientes e instituciones nacionales e internacionales punteras en innovación, como el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), ha incrementado las iniciativas destinadas al desarrollo de equipos, tecnologías y soluciones para la gestión de los servicios de una forma más eficiente y económica.

Ferrovial Servicios ha involucrado a la totalidad de la organización en esta búsqueda, creando una cultura de innovación directamente enfocada al negocio, que facilita la generación de ideas por cualquier persona, recogiendo y analizando, hasta desarrollar e implantar las viables.

### Internacionalización: puesta en valor de la experiencia

Ferrovial Servicios ha desarrollado un modelo sólido de prestación y gestión de servicios, que le ha conducido a la posición de liderazgo que ostenta actualmente. El conocimiento existente en los equipos humanos ha sido la base para la internacionalización. Esta estrategia de puesta en valor internacional de la experiencia en gestión de

Durante 2012 Ferrovial Servicios ha mantenido su posición como un referente a escala internacional en la prestación eficiente de los servicios urbanos, medioambientales y el mantenimiento de infraestructuras e instalaciones.

flujo de operaciones

491  
millones de euros  
(Récord de la compañía)

cartera

12.784  
millones de euros  
(Máximo histórico)

servicios

a más de 22 en 130  
millones de ciudadanos grandes ciudades europeas

compañías de servicios ha sido una prioridad a lo largo de 2012, materializada en la creación de nuevas compañías, consolidación de las existentes y análisis de adquisiciones en nuevos países de suficiente seguridad jurídica. Los casos descritos más adelante, como la ampliación de la cartera de AmeyCespa en el mercado inglés de residuos, la constitución de una nueva empresa de servicios en Polonia y la consecución de los primeros contratos en Catar, son ejemplos patentes de la capacidad de Ferrovial Servicios para diversificar su portfolio de clientes en nuevas geografías y reducir el riesgo de concentración.

### Líneas estratégicas: una visión clara

El Plan Estratégico de Ferrovial Servicios ha avanzado satisfactoriamente durante 2012 en todas sus líneas, basadas en la generación de actividad con alto valor añadido como principio director. El desarrollo del nuevo modelo de ciudades inteligentes, ha sido comprendido por los ayuntamientos españoles y se ha comenzado a trabajar en las primeras licitaciones; la eficiencia energética se ha convertido en el factor común de todos los contratos de mantenimiento de edificios e infraestructuras y la valorización del residuo, mediante la recuperación de materiales o energía, se contempla como una condición imprescindible para reducir las cantidades enviadas a vertederos y generar un valor adicional. El desarrollo previo de herramientas innovadoras ha permitido la presentación al mercado de soluciones claramente diferenciadoras respecto a los competidores.

### Evolución del ejercicio

El año 2012 ha sido un ejercicio positivo para la división Servicios, que ha mejorado su rentabilidad respecto al año anterior y ha aumentado sus ventas en un 4,6%.

Existen tres magnitudes destacables por las que se puede decir que este ejercicio ha sido positivo para la compañía. En primer lugar, una cuenta de resultados que demuestra un crecimiento rentable, mejorando el resultado neto en un 11%. En segundo lugar, el flujo de caja. Se ha registrado un máximo histórico en el flujo de operaciones de 491 millones de euros, tres veces más que el pasado año 2011 (164 millones de euros), lo que permitirá a Ferrovial Servicios invertir en crecimiento, así como reforzar sus capacidades. Por último, la cartera. En 2012, se ha conseguido un récord histórico de casi 13.000 millones de euros, que aporta estabilidad y visibilidad de los resultados a futuro, garantizando la apuesta a largo plazo de la compañía.

El año 2012 ha sido un ejercicio clave para la internacionalización de Ferrovial Servicios, que ha comenzado a operar en Polonia (a través de fbSerwis) con contratos de *facility management* y mantenimiento de carreteras. También ha firmado recientemente un importante contrato para prestar servicios en el Aeropuerto Internacional de Doha (Catar) y, actualmente, estudia la ampliación de sus actividades en varios mercados en Latinoamérica, con especial atención a Chile y Colombia.

Estos resultados demuestran la solidez de la compañía en todas sus actividades como consecuencia de una estrategia de crecimiento selectivo, centrada en contratos a largo plazo, en los que Ferrovial Servicios marca la diferencia a través de la innovación en la gestión y la eficiencia operativa.

### Ciudades: un nuevo modelo de servicios

Durante 2012, Ferrovial Servicios ha consolidado ante sus principales clientes municipales un modelo propio y diferencial para la prestación eficiente de servicios integrales a ciudades, que permite a las administraciones locales: generar ahorros, mejorar la calidad de los servicios públicos y fomentar la participación de ciudadanos.

Ferrovial Servicios mantiene una posición privilegiada al disponer de un portfolio diferencial y la capacidad de cubrir las principales necesidades de la ciudad. La propuesta de valor que se ofrece está basada en cuatro pilares:

- La colaboración público-privada a largo plazo induce a la implantación de soluciones innovadoras y garantiza las inversiones necesarias. Resulta necesario evolucionar desde el actual contrato a corto plazo hacia el concepto de asociación o *partnership*.
- La integración de servicios proporciona ahorros conseguidos mediante sinergias y economías de escala. La gestión integral de servicios permite alcanzar ahorros de hasta el 20% en el coste de los servicios municipales.
- El sector debe evolucionar desde el control de los medios asignados al contrato hacia la medición de los resultados.
- Es necesario involucrar a los ciudadanos en la prestación de servicios y su contribución debe ser reconocida.

Se trata, en definitiva, de integrar la economía, la gobernanza, la movilidad, el medio ambiente y la participación ciudadana para contribuir a la mejora de la calidad de vida. Tanto Birmingham (con una experiencia de 2 años) como Sheffield (con el nuevo contrato suscrito en 2012) se han convertido en referentes internacionales de innovación, eficiencia y compromiso público-privado a largo plazo.

### Amey

La filial de Ferrovial Servicios en el Reino Unido es una empresa de referencia en el mercado británico de servicios a infraestructuras de transporte y *facility management*. Trabaja con clientes públicos y privados de distintos sectores como la Justicia, Aviación, Administración Central, Educación y Transporte. Tiene más de 11.000 empleados en plantilla.

Durante 2012, sus ventas han crecido un 8,3% gracias a la puesta en marcha de nuevos contratos, así como a la mayor facturación de contratos en cartera. Algunos hitos del año son:

- El acuerdo para la gestión de las infraestructuras urbanas de Sheffield es un contrato para la mejora y mantenimiento de las infraestructuras urbanas de la ciudad durante 25 años. Amey se responsabilizará de uno de los proyectos de mayor alcance en el país, dando servicio a más de 1.900 kilómetros de carreteras, 68.000 farolas, 500 semáforos, 600 puentes, 2.400 muros de contención y 35.000 árboles en los márgenes de las carreteras en toda la ciudad. Este proyecto supone una cartera de 2.000 millones de libras (2.425 millones de euros), en los 25 años de operación.

Ferrovial Servicios ha consolidado ante sus principales clientes municipales un modelo propio y diferencial para la prestación eficiente de servicios integrales a ciudades.

1.000.000

de luminarias mantenidas en España y Reino Unido

22.400

kilómetros de autovías y carreteras mantenidas

28.000.000

m<sup>2</sup> de jardines y zonas verdes

7.000.000

de toneladas de residuos

Más de

130.000

MWh de energía producida

- Mantenimiento de infraestructuras con el Condado de Calderdale por un importe de 120 millones de libras.
- Renovación del mantenimiento de infraestructuras del Condado de Hampshire por valor de 43 millones de euros.
- Consultoría para el mantenimiento del Servicio General de Tráfico de Escocia para los próximos 6 años.
- Extensión del contrato de mantenimiento de 5.000 millas de carretera y aceras en Hampshire hasta 2016.
- Transporte diario de los reclusos a través de GEOAmey. La duración del contrato es de 10 años, por un valor de 900 millones de libras. Esta actividad supone aproximadamente 2.600 movimientos diarios, con una flota de 500 vehículos de características especiales.
- Instalación del tendido eléctrico ferroviario en Norfolk.
- Mantenimiento y limpieza del edificio del Ministerio del Interior.
- Consultoría y asesoría técnica para la señalización y mejora de vías ferroviarias.
- Distintivo de Oro IIP (*Investors in People*), por la labor de apoyo y motivación a sus empleados.
- Reconocimiento de *Institution of Civil Engineers* (ICE) por la innovación puesta en marcha en el mantenimiento de la red de carreteras de West Midlands.

## AmeyCespa

AmeyCespa es una empresa mixta formada al 50% por Amey y 50% por Cespa que nace con el objetivo de aprovechar las sinergias generadas por el conocimiento existente en Amey del marco contractual inglés y la experiencia de Cespa en la gestión integral de residuos. Dentro de los hechos más significativos de 2012 en Amey Cespa destacan los siguientes:

- El nuevo contrato en Milton Keynes para diseñar, construir y operar una nueva planta de tratamiento de residuos. AmeyCespa gestionará las instalaciones durante 15 años desde su puesta en marcha prevista para el año 2016. Esta nueva planta de reciclaje permitirá una reducción en los costes de la gestión de residuos locales de más de 50 millones de libras durante la vida de la instalación. Además, aumentará los niveles de reciclaje y reducirá el uso de los vertederos en un 95%. Dará empleo a 200 personas durante su construcción y servirá como centro de educación para las escuelas locales.
- Tras la correspondiente tramitación administrativa, AmeyCespa ha obtenido la autorización (*planning consent*) para la planta de gestión de residuos en Yorkshire. Esta licencia era el requisito para que AmeyCespa realice el cierre financiero que, a su vez, permita durante 2013 el inicio de la construcción del Allerton Waste Recovery Park. El contrato tiene una duración de 25 años y supone la construcción de una planta de tratamiento de residuos con capacidad para gestionar el 90% de los residuos de la ciudad de York y la región de North Yorkshire.



## Cespa

Cespa es una compañía con más de cuarenta años de experiencia en la gestión integral de residuos y servicios ambientales a las ciudades. Actualmente es la empresa líder en España en la gestión de residuos y el mantenimiento de zonas verdes y se encuentra entre las tres primeras empresas del sector de recogida de residuos sólidos urbanos (RSU) y limpieza viaria.

Sus líneas de negocio pueden agruparse en dos grandes áreas:

- Servicios urbanos, que incluyen actividades de limpieza y mantenimiento de espacios públicos al servicio de las personas.
- Tratamiento de residuos y servicios industriales, en los que se encuadran actividades de recogida, transferencia de residuos y limpieza, siempre con criterios de sostenibilidad y protección del medio ambiente.

Entre los hechos significativos del ejercicio 2012 destacan los siguientes:

- La adjudicación del Centro de Tratamiento de Residuos de Salto del Negro y del Centro de Tratamiento de Residuos de Juan El Grande, situados en la isla de Gran Canaria, por una cuantía superior a 500 millones de euros. Ambos centros prestarán servicio a una población conjunta de más de 800.000 habitantes.
- La inauguración del Ecomarque de Toledo, en marzo de 2012, para responder a la necesidad de dotar a la provincia de Toledo de una infraestructura adecuada para el tratamiento y la recuperación de los residuos urbanos.



Este centro tiene capacidad para gestionar durante 20 años las 250.000 toneladas de residuos anuales generados en la zona. Cespa, a través de la recuperación de materiales en el Ecomarque evitará la emisión de cerca de 50.000 toneladas de CO<sub>2</sub>, equivalente a las emisiones producidas por 20.000 coches en un año.

- Cespa ha instalado en Barcelona la primera estación de Europa con capacidad de generar energía eléctrica a partir del viento para la recarga de vehículos eléctricos.
- La renovación de los contratos para el mantenimiento y limpieza de 10 distritos de la ciudad de Madrid (Centro, Arganzuela, Retiro, Salamanca, Tetuán, Chamartín, Chamberí, Vallecas, Moratalaz y Vicalvaro) por 24 millones de euros.
- El acuerdo entre el Ayuntamiento de Murcia, Cespa y Estrella de Levante, que engloba un plan de colaboración para la construcción de una planta de valorización por metanización, que permita el tratamiento tanto de residuos de materia orgánica como de subproductos alimenticios procedentes de la fabricación de cerveza. Además, explora el aprovechamiento de residuos como biogás y compost.
- La renovación del contrato para la limpieza viaria y la recogida urbana del Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig, por 33 millones de euros durante 8 años.
- La extensión del contrato de limpieza viaria, recogida de residuos urbanos y residuos sólidos en la ciudad de Guadalajara.
- La renovación del contrato para la gestión industrial de chatarra y residuos de la planta de vehículos Ford.

### La valorización del residuo

Cespa desarrolla soluciones innovadoras para su implantación en cada una de las etapas del ciclo de vida de la gestión de los residuos: recogida, tratamiento, reciclaje y puesta en valor. Como resultado final, ha incrementado el aprovechamiento de algunos de los componentes de los residuos mediante la preparación de combustibles, que pueden utilizarse para la generación de energía eléctrica o calor, o como materia prima para otros procesos industriales. Junto a los importantes beneficios ambientales que ello conlleva, supone para la empresa la apertura de nuevas fuentes de generación de ingresos.



Servicio de emergencias, Madrid, España

Durante 2012, en las instalaciones gestionadas por Cespase se generaron más de 130.000 MWh anuales de electricidad, gracias a la valorización energética del biogás de depósito controlado y a los procesos de biometanización, evitando la emisión a la atmósfera de más de 804.765,00 teq de CO<sub>2</sub> en España y 28.606 teq de CO<sub>2</sub> en Portugal, equivalente a la retirada de la circulación de 557.164 coches en España y 19.865 en Portugal durante un año. Además, se han recuperado como materias primas 1.187.022 toneladas de residuos.

### Ferrosfer

Ferrosfer es la empresa especializada en mantenimiento y conservación integral de infraestructuras e instalaciones. Sus áreas de actuación se desarrollan en torno a la gestión de edificios e infraestructuras (*facility management*), la gestión energética y el mantenimiento de instalaciones industriales e inmuebles en sectores tan diversos como la sanidad, banca, hoteles o telecomunicaciones.

Ferrosfer se encarga también del mantenimiento y la conservación de carreteras, aeropuertos y vías urbanas, así como de su señalización. Entre los contratos de gestión integral de servicios destacan la gestión de centros deportivos, ambulancias, el control aéreo y los centros de atención (*call centers*).

Además del contrato para el transporte sanitario urgente de pacientes de la Comunidad de Madrid, un hito importante en 2012 ha sido la adjudicación por AENA de

los primeros contratos de externalización de los servicios de control aéreo. A tal fin, se ha creado FerroNATS, que reúne el conocimiento del sector aeroportuario por parte de Ferrovial Servicios junto con las capacidades técnicas y humanas en la gestión del tráfico aéreo de NATS.

En noviembre de 2012 han comenzado las operaciones en las torres de control de los aeropuertos de Sabadell, Cuatro Vientos y Vigo. Durante 2013, comenzará la prestación del servicios en las torres de control de Jerez, A Coruña, Sevilla, Valencia, Ibiza y Alicante.

Otros hechos destacados del ejercicio 2012 son:

- El contrato para la gestión de los servicios energéticos del alumbrado de Soto del Real (Madrid) durante los próximos 20 años. Se aplicará una novedosa tecnología de alumbrado y un innovador sistema de control del consumo eléctrico, que permitirá mantener el nivel de iluminación en las calles reduciendo un 80% la energía utilizada.
- El contrato de servicios energéticos de la Red de Polideportivos Municipales de Bilbao (*Bilbao Kirolak*), donde se aplica un programa informático pionero que permitirá alcanzar reducciones de consumo de energía de hasta un 25%.
- El acuerdo para la gestión de servicios energéticos y el mantenimiento de los edificios municipales y de alumbrado público de Torrejón de Ardoz (Madrid) durante los próximos 20 años por 65 millones de euros, que permitirá al municipio reducir su huella de carbono en un 35% con un ahorro de 8.585 MWh/año.
- La adjudicación durante los próximos 4 años del Servicio de Atención Telefónica y Presencial al Ciudadano del



Instalación de iluminación LED



Soluciones para optimizar el consumo de energía

La gestión integral de los activos, que cubre todo el ciclo de vida, constituye la principal característica de su oferta de servicios y representa un factor claramente diferencial de la oferta de Ferrovial Servicios.

- Ayuntamiento de Madrid y su red de Oficinas de Atención al Ciudadano, bajo el nombre de Línea Madrid.
- La adjudicación por el Ministerio de Fomento del mantenimiento de diversos tramos de la red de carreteras del Estado en Zaragoza, Madrid, Valencia, Salamanca, Segovia, Valladolid y Badajoz.
- Las extensiones de los contratos de limpieza del Hospital Universitario La Paz y del Centro Hospitalario 12 de octubre.
- El mantenimiento integral de las instalaciones productivas de la factoría de DELPHI en San Cugat.
- La adjudicación del contrato para la gestión integral de los edificios de la Universidad Europea de Madrid.
- El contrato de mantenimiento integral de las instalaciones del Hospital San Roque de Maspalomas en Gran Canaria.
- La prórroga del contrato de la gestión integral de los servicios del distrito Villaverde de Madrid.
- El acuerdo con el Ministerio de Fomento para la conservación y explotación por un período de dos años de la A-1 de Madrid a Irún, la N-120 de Logroño a Vigo, la N-232

de Vinaroz a Santander y la BU-12 acceso al aeropuerto de Burgos y acceso al polígono industrial de Bayas (Miranda de Ebro).

### Eficiencia energética

Ferrosfer desarrolla una línea específica de eficiencia energética destinada a implantar soluciones para la reducción de la huella de carbono y el gasto energético, optimizando el consumo de las instalaciones industriales, residenciales y comerciales. La empresa ofrece una solución integral dentro de la cadena de valor de los Servicios Energéticos, que va desde la auditoría energética inicial de las instalaciones hasta contratos de gestión integral de la energía con pago supeditado a la consecución de los ahorros acordados.

### Nuevos mercados

Durante los últimos años, una de las prioridades estratégicas de Ferrovial Servicios ha sido la expansión de sus actividades en nuevas geografías. Durante 2012 ha exportado un modelo de negocio diferencial al iniciar sus actividades en países como Catar, Chile o Polonia, además de ampliar su portfolio de servicios en sus mercados tradicionales (Reino Unido y España), donde la compañía ocupa una posición de liderazgo. La estrategia se basa bien en la creación de una nueva compañía o, en otros casos, en la adquisición de empresas locales como método de acelerar la expansión.

## fbSerwis

fbSerwis es una *joint venture* (formada por Budimex, que aporta el conocimiento local y Ferrovial Servicios que aporta el conocimiento técnico del sector) con la finalidad de aprovechar las sinergias que la experiencia de ambas compañías permite alcanzar en la gestión integral de activos en el mercado polaco, desde el diseño y la construcción (realizada por Budimex) hasta el mantenimiento durante todo su ciclo de vida facilitado por Ferrovial Servicios. Durante 2012 se han firmado los primeros contratos de *facility management* y mantenimiento de carreteras.

Su primera adjudicación ha sido el contrato de mantenimiento técnico durante dos años del hospital Ludwika Rydygiera, el mayor de Cracovia, la segunda ciudad del país. Recientemente se ha adjudicado el contrato para mantener un tramo de 48 kilómetros de la autopista A1 en el enlace de Sosnica, en el sur del país. El proyecto, que tiene una duración de seis años, se suma a los que la compañía desarrolla en las provincias de Pomerania y Podlaquia.

Asimismo, el consorcio constituido por Budimex, Cespa y Keppel Seghers, compañía belga de tecnología medioambiental, se adjudicó en julio de 2012 el contrato de diseño y construcción de una planta térmica de valorización de residuos en la ciudad de Bialystok por 78 millones de euros. Se trata del primer proyecto de tratamiento de residuos en el mercado polaco.

## Catar: El valor de la experiencia

Ferrovial Servicios ha comenzado a operar en Catar durante 2012 con sus primeros contratos:

- La Autoridad de Obras Públicas de Catar (Ashghal) ha seleccionado a Amey para la prestación de servicios de asesoría en la gestión y mejora de la red de carreteras del país durante los próximos cinco años. Ashghal es el organismo responsable de la planificación, el diseño, la construcción y la gestión de las infraestructuras viarias de Catar. Mediante este contrato, Amey actuará como asesor para la mejora de las políticas y los procedimientos vinculados a la explotación y el mantenimiento de carreteras, el servicio a clientes y la gestión financiera, entre otras funciones.
- Ferrovial Catar ha sido contratada para prestar servicios de *facility management* en las instalaciones especializadas del Aeropuerto Internacional de Doha por 30 millones de euros durante los próximos tres años, con opción de ampliación del contrato durante otros tres años. Cuando el nuevo Aeropuerto Internacional de Doha se inaugure, en el segundo semestre de 2013, se convertirá en uno de los aeropuertos más grandes del mundo, la principal puerta de entrada a Oriente Medio y la base de operaciones de Qatar Airways.

## Latinoamérica: Nuevos horizontes

A lo largo de 2012, Chile y Colombia han centrado la atención para el inicio de las operaciones de Ferrovial Servicios en Latinoamérica. En ambos países se han establecido oficinas comerciales y se analizan diversas oportunidades de crecimiento.



# autopistas

Desde su creación, Cintra ha basado su estrategia de crecimiento en buscar las mejores oportunidades de inversión y la eficiente gestión de las mismas. Gracias a esto, se ha convertido en uno de los líderes en la promoción privada de infraestructuras de transporte del mundo.

Los proyectos donde Cintra invierte presentan un perfil de riesgo reducido, al tratarse de servicios públicos prestados en régimen de competencia limitada, con ingresos recurrentes y largos períodos concesionales que permiten compensar las incertidumbres de cada ciclo económico. Además, esta compañía sólo licita en países económicamente estables, con sistemas legales y jurídicos independientes.

Cintra también desarrolla una estrategia encaminada a reducir los riesgos financieros, mediante estructuras de financiación sin recurso para los accionistas y en moneda local. Además, pretende disminuir los riesgos de construcción mediante contratos a precio y plazo cerrado.

Una vez incorporados a su cartera, Cintra realiza una gestión activa de sus proyectos a lo largo de todo su ciclo de vida. Esto permite incrementar su valor mediante la progresiva reducción de riesgos y la introducción de mejoras operativas necesarias para optimizar la eficiencia y garantizar un servicio de calidad a los usuarios.

Esta estrategia se ve reflejada en la continua incorporación de nuevos activos desde su fundación como compañía. A cierre de 2012, Cintra cuenta con una cartera de 24 concesiones repartidas entre Canadá, Estados Unidos, España, Portugal, Irlanda y Grecia. Seis países en los que gestiona 2.050 kilómetros de autopista, con una inversión que supera los 21.237 millones de euros, además de los aparcamientos Serranopark, en Madrid.

La búsqueda de los proyectos de inversión más atractivos, con independencia de su ubicación geográfica, ha llevado a Cintra a desarrollar una fuerte presencia internacional. Al cierre del ejercicio 2012, el 57% de la cifra de negocio y el 60% del resultado bruto de explotación (EBITDA) proceden de proyectos de fuera de España.

Sin embargo, Cintra es más que su cartera de activos. La compañía cuenta con 2.028 profesionales, de los que un 78% trabaja fuera de España. Su plantilla está formada por un equipo multidisciplinar especializado en la detección, análisis y preparación de ofertas para licitar con éxito nuevos proyectos. Por tanto, el valor de Cintra reside también en la experiencia adquirida y el conocimiento aportado por su capital humano.

Cintra se constituye como compañía en febrero de 1998 para concentrar la actividad de promoción privada de autopistas de Ferrovial. Así, recoge su larga experiencia en el sector, iniciada en 1968 con la adjudicación de la autopista de peaje A-8 Bilbao-Beobha, licitada por primera vez en España, con financiación y gestión privadas.

autopistas	inversión	ingresos	RBE
2.050	21.237	57%	60%
kilómetros	millones de euros	fuera de España	fuera de España

## Evolución del ejercicio

La estrategia de Cintra está enfocada al crecimiento, ya sea por la licitación de nuevas concesiones como por la gestión eficiente de su cartera de proyectos.

### Nuevos proyectos

El entorno competitivo donde Cintra desarrolla su actividad ha experimentado un cambio sustancial en los últimos años, motivado por la crisis económico-financiera que afecta a la mayoría de los países.

Sin embargo, la actual situación del mercado ofrece a Cintra grandes oportunidades para continuar con su estrategia de crecimiento. Las finanzas públicas de la mayoría de las administraciones de los mercados tradicionales para esta compañía se han visto afectadas por la menor recaudación impositiva y el incremento del gasto. Por ello, las administraciones buscan la colaboración público-privada para el desarrollo de nuevos proyectos. Y esto hace prever un aumento de la licitación en los próximos años.

En estas condiciones, las administraciones se apoyarán en el desarrollo de proyectos de infraestructuras como una de las formas de incentivar la actividad económica. Además, los proyectos serán más robustos económicamente y estarán mejor estructurados, con un reparto de riesgos más eficiente.

En este contexto, Cintra ha continuado con su estrategia de incorporar nuevas concesiones en la modalidad de pago por disponibilidad, donde tradicionalmente no había participado. Bajo este modelo se ha adjudicado la 407 East Extension en Canadá, autopista que prolonga hacia el este la 407 ETR; la autopista Benavente-Zamora, que supone la finalización de la Ruta de la Plata; y la Autovía de Almanzora o A-334, que pretende convertir esta comarca en un punto estratégico entre Levante, el norte de Granada y Almería.

Por otro lado, la apertura de las nuevas oficinas de Sídney y Bogotá confirma la apuesta de Cintra por los mercados de Australia y Latinoamérica. Desde estas sedes, se potenciarán los proyectos concesionales, además de participar en todas aquellas oportunidades que se ajusten a sus criterios de inversión.

## Norteamérica

Estados Unidos sigue siendo un mercado atractivo para Cintra. A pesar de necesitar nuevas inversiones para ampliar capacidad y para renovar las infraestructuras existentes, la falta de fondos públicos y de un apoyo político y público claro dificultan el desarrollo en este mercado. Además, muchas administraciones están utilizando la fórmula *Design & Build* como modelo para promover algunos proyectos, desestimando el valor añadido que el sector privado proporciona al gestionar los activos. Dentro de los distintos estados, Texas y Virginia continúan siendo los mercados más desarrollados.

En Virginia, el Departamento de Transporte (Virginia Department of Transportation, VDOT) adjudicó la construcción de la autopista US460 a Ferrovial Agroman en consorcio con American Infrastructure. Cintra lideró el proceso de licitación de este proyecto, cuyo cierre financiero se produjo el 20 de diciembre de 2012.

Además, Cintra participa en otros procesos de licitación en Indiana, Colorado, North Carolina, Florida y California.

En cuanto a Canadá, Cintra se adjudicó su primer proyecto de *availability* en Norteamérica, la autopista 407 East Extension, en Toronto, un proyecto importante para el futuro crecimiento de la 407 ETR.

## Europa

En España, se ha confirmado la adjudicación de dos proyectos bajo la modalidad de pago por disponibilidad: la A66 o Benavente-Zamora, promovido por el Ministerio de Fomento, y la A334 o Autovía de Almanzora, promovido por la Junta de Andalucía. En ambos casos, se ha firmado el contrato de concesión y se continúa trabajando para alcanzar el cierre financiero en 2013, a pesar de la incertidumbre derivada de la crisis financiera.

En Europa, otro de los mercados tradicionales de Cintra, durante 2012 han sido escasas las oportunidades en el sector. A pesar de ello, Cintra continúa enfocada en la búsqueda de oportunidades de crecimiento rentable en mercados como Reino Unido y Holanda.

## Otros mercados

Con la apertura de las nuevas oficinas de desarrollo de negocio en Sídney y Bogotá, Cintra espera tener acceso a nuevas oportunidades de inversión, dado que estos dos mercados, Australia-Nueva Zelanda y Latam, son los que tienen mayor potencial de crecimiento en el sector de autopistas de peaje en los próximos años. En concreto, en Colombia, el Gobierno ha anunciado un ambicioso plan de concesiones, que supone una inversión de más de 20.000 millones de dólares en los próximos 7-8 años.

### Perspectivas para 2013

Las consecuencias de la crisis económico-financiera se pueden resumir en una reducción de liquidez unida a un encarecimiento de los recursos financieros, tanto propios como ajenos.

Sin embargo, las actuales condiciones financieras también presentan oportunidades que se reflejarán en el precio de los activos, la solidez y la rentabilidad de los nuevos proyectos.

Además, el nivel de apalancamiento financiero será menor, por lo que Cintra incrementará los *upsides* futuros cuando los mercados financieros recuperen la normalidad.

En resumen, se prevé que la nueva situación económica des-emboque en un aumento de la licitación.

## Gestión de la Cartera de Proyectos

En 2012 se ha confirmado la recuperación del tráfico en Estados Unidos y Canadá; a pesar de que las consecuencias de la crisis económica son importantes, en términos de tráfico, para otros mercados. Cabe destacar la fortaleza del activo más representativo: la autopista canadiense 407 ETR, que ha mejorado sus ventas y RBE (8,7% y 9,8%, respectivamente y en moneda local) y que consolida por puesta en equivalencia. Estos resultados son consecuencia del incremento de tarifas aplicadas y de la mejora del tráfico (+0,6%), como consecuencia del incremento del número de viajes y la distancia media recorrida, y que ha permitido que los dividendos recibidos de la 407 ETR aumentasen sustancialmente (30%), alcanzando los 259 millones de dólares canadienses.

Tanto la autopista Chicago Skyway como Indiana Toll Road, en Estados Unidos, han experimentado una recuperación de los tráficos, en particular el de vehículos pesados.

En este sentido, Cintra continúa gestionando activamente sus proyectos en cartera, tanto aquellos que están en construcción como los que están en operación, optimizando la eficiencia de su gestión y mejorando la calidad del servicio prestado, de manera que su cartera continúa contribuyendo al crecimiento de la compañía.

Durante 2012, el perímetro de consolidación se vio incrementado por la apertura al tráfico, el 11 de noviembre, de la autopista SH130 en Texas, que Cintra gestionará durante los próximos 50 años. Se trata de una concesión de peaje explícito de 64 kilómetros con una inversión gestionada de 1.429 millones de dólares. Dicho perímetro también aumentó por la incorporación de la autopista de las islas Azores (peaje en sombra), que entró en explotación en diciembre del año anterior, tras cinco años de construcción; con una inversión gestionada de 386 millones de euros y 30 años de duración.

## Financiación

En lo referente a la actividad de financiación y a pesar de que las turbulencias en los mercados financieros han continuado durante el 2012, cabe destacar alguna de las operaciones realizadas este año.

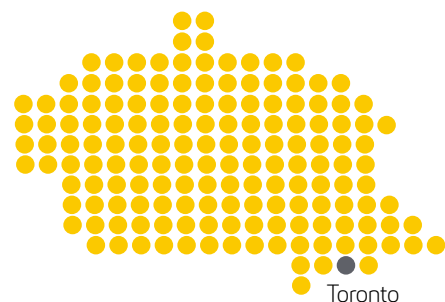
Por una parte, el cierre financiero de la 407 East Extension, en Canadá, alcanzado durante el mes de mayo, con un importe aproximado de 1,1 miles de millones de dólares canadienses a fondear principalmente con deuda y capital.

Por otra parte, dentro de la estrategia de financiación a largo plazo a través del mercado de capitales y la refinanciación anticipada de vencimientos, durante 2012, la autopista 407 ETR realizó dos emisiones por un valor conjunto de 600 millones de dólares canadienses. Tras estas operaciones, no hay vencimientos hasta el año 2015 (500 millones de dólares canadienses).

Todo ello confirma el interés del mercado por activos de calidad, así como la capacidad y experiencia del capital humano de Cintra.



## Canadá



Autopista 407 ETR, Toronto, Canadá

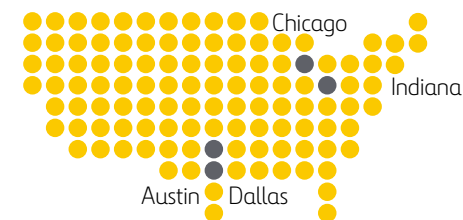
### Autopista 407 ETR

- Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.
- Sistema de peaje completamente electrónico, sin barreras (*free flow*). Permite manejar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas.
- Libertad tarifaria: posibilidad de subir las tarifas libremente sin realización de pago alguno al Gobierno, siempre que el tráfico se mantenga por encima de un nivel mínimo. Este sistema permite optimizar los ingresos de la concesionaria, ajustando la tarifa al ahorro de tiempo que proporciona la autopista.

### Autopista 407 EDG

- Primer proyecto de pago por disponibilidad, sin cobro de peajes ni riesgo de tráfico de Norteamérica.
- Pieza fundamental para el desarrollo económico de la zona este de la ciudad de Toronto. Supondrá la creación de más de 13.000 nuevos puestos de trabajo.

## Estados Unidos



Autopista SH30, Dallas, Estados Unidos

### Autopista Chicago Skyway

- Proporciona una alternativa a un corredor altamente congestionado que une Chicago con una gran zona residencial y de ocio.
- Régimen tarifario que permite aumentos de tarifa superiores a la inflación: subida de tarifas conforme a contrato en años alternos hasta 2017. A partir de 2018, incremento anual con el mayor de: 2%, IPC y PIB nominal per cápita.

### Autopista Indiana Toll Road

- Dos tramos diferentes:
  - Tramo Oeste, de 37 kilómetros de peaje abierto, que conecta con Chicago Skyway y proporciona una alternativa en un corredor muy congestionado.
  - Tramo Este, de 217 kilómetros de peaje cerrado, hasta la frontera con Ohio. Forma parte de la principal ruta de conexión entre Chicago y el Medio-Oeste con Nueva York, con fuerte tráfico de mercancías.
- Sistema tarifario: incremento anual con el mayor de: 2%, IPC y PIB nominal per cápita.



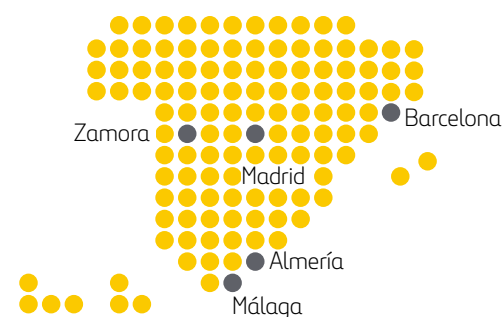
### Autopista North Tarrant Express (NTE)

- Supone la reconstrucción de la autopista existente, la nueva construcción de *managed lanes* de peaje, y el mantenimiento y gestión de ambas vías.
- Su longitud es de 21,4 kilómetros y está ubicada en el eje de comunicaciones Dallas-Forth Worth, uno de los más congestionados de Estados Unidos. El proyecto está dividido en dos segmentos.
- El consorcio NTE Mobility Partners, liderado por Cintra, comenzó a construir la vía a finales de 2010 y está previsto que entre en servicio en 2015. La concesión es de 52 años.
- Su sistema de peaje será electrónico y sin barreras.
- Las tarifas son dinámicas y pueden cambiarse cada 5 minutos para asegurar una velocidad mínima de 50 millas/hora.

### Autopista LBJ Express

- Construcción, mantenimiento y gestión de 274 kilómetros de la autopista Lyndon B. Johnson (LBJ Expressway), ubicada entre las carreteras interestatales IH-35E y US-75, y la interestatal IH-35E, entre el Loop 12 y LBJ, en el norte de Dallas, Texas.
- La construcción comenzó a finales del año 2010 y está previsto que entre en servicio una primera parte en 2013, siendo su apertura completa en 2015.
- Contará con 13 millas de carriles dedicados a peaje, hasta 3 por sentido.
- Sistema de peaje electrónico y sin barreras.
- Las tarifas son dinámicas y pueden cambiarse cada 5 minutos para asegurar una velocidad mínima de 50 millas/hora.

## España

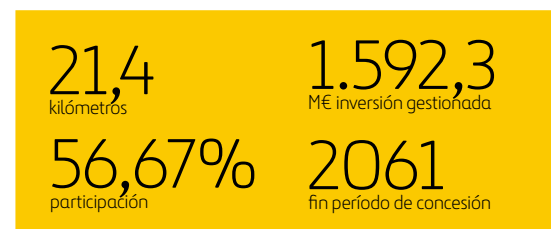


### Autopista Alcalá-O'Donnell (M203)

- Localizada en una zona altamente congestionada, principalmente a la altura de Alcalá de Henares.
- La autopista mejorará sensiblemente los accesos desde el Corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.
- Las tarifas están indexadas a la inflación.
- La duración de la concesión se podrá ampliar un año en función de los índices de siniestralidad.

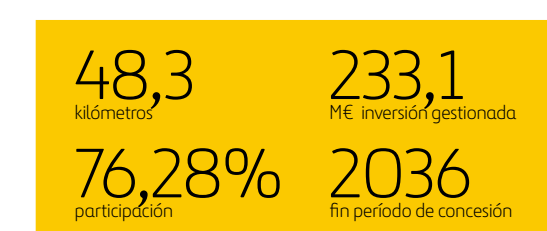
### Autopista Autema

- Conecta Sant Cugat del Vallès con Manresa, pasando por Terrassa y Sant Vicenç de Castellet.
- Enlaza diversos ejes viarios de gran capacidad, como son la AP-7, el Eje Transversal de Cataluña C-25, la C-58 y la carretera C-55. En un futuro próximo, enlazará con la B-40, el cuarto cinturón de Barcelona.
- También está integrada en el eje de Llobregat C-16 que comunica Barcelona con Francia formando parte del Eje Europeo denominado E-9.
- Tarifas indexadas a inflación.



### SH-130 Segmentos 5&6

- La autopista SH130 es una alternativa a la congestionada I-35 en el corredor entre San Antonio y Austin.
- Sistema de cobro 100% *free flow* sin barreras.
- La revisión tarifaria será en función del PIB nominal per cápita del estado de Texas.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el estado según un sistema de bandas.
- Compensación por infraestructuras competidoras en un corredor de 10 millas.
- El Departamento de Transporte de Texas autorizó un límite de velocidad de 85 millas por hora (136 km/h), lo que la convierte en una de las autopistas más rápidas de Estados Unidos.



### Autopista Ausol I

- La autopista Málaga-Estepona contribuye notablemente a la fluidez del tráfico a lo largo de la Costa del Sol. Forma parte del itinerario europeo E-15.
- La tarifa se adecúa a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

### Autopista Ausol II

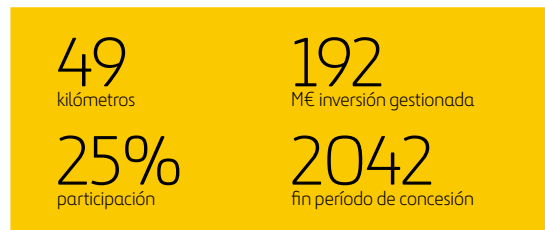
- La autopista Estepona-Guadiaro situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España, supone un itinerario alternativo a un corredor semiurbano altamente congestionado. Forman parte del itinerario europeo E-15.
- La tarifa se adecua a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

### Autopista Madrid-Levante (AP-36)

- Ruta entre Madrid y la costa este que abre una alternativa a la A-3 y N-301 en un corredor con tráficos elevados y problemas de congestión. La autopista conecta directamente con la R-4, en su entrada a Madrid y enlaza con las provincias de Toledo, Cuenca y Albacete.
- La duración de la concesión se podrá ampliar cuatro años si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio.
- Tarifas indexadas a inflación con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.

### Autovía de la Plata

- Nuevo tramo de 49 kilómetros de la A-66 entre Benavente y Zamora que supondrá el fin del eje que comunica Gijón y Sevilla, la Ruta de la Plata.
- Se divide en tres intervalos: el tramo A-6, entre Castrogonzalo y Santovenia; el segundo, entre Santovenia y Fontanillas de Castro; y el tercero, entre Fontanillas de Castro y Zamora.
- El trazado discurrirá lo más cerca posible a la N-630 para minimizar el posible impacto ambiental.
- La Autovía de la Plata será de pago por disponibilidad, es decir, sin cobro de peajes por parte del usuario.



### Autopista Madrid Sur (R4)

- La R-4 supone una alternativa a la A-4 entre Getafe y Ocaña, pasando por las localidades de Pinto, Valdemoro, Seseña y Aranjuez.
- La concesión consta de un tramo de peaje (R-4) que enlaza la M-50 y Ocaña y otro libre de peaje formado por parte de la M-50 (entre A-2 y M-409) y la M-31 (que enlaza la M-40 y la M-50).
- Conecta con la autopista Madrid-Levante, completando una conexión de peaje de 190 km entre Madrid y la costa este.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.



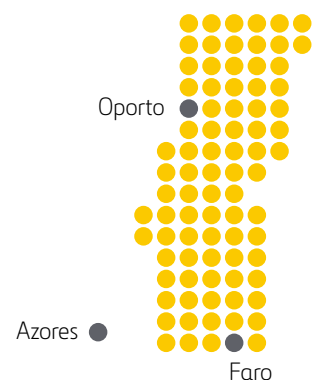
### Autovía del Almanzora

- Colaboración público-privada para construir, conservar, mantener y explotar el tramo de la Autovía del Almanzora entre Purchena y la A-7 o Autovía del Mediterráneo, a su paso por Huércal-Overa (Almería).
- A-334 pretende convertir la comarca del Almanzora en un punto estratégico entre Levante, el norte de Granada y Almería. Conectará esta zona con el corredor que une la A-92 y Andalucía Occidental.
- A principios de 2013 comienza la construcción, que se prolongará durante 32,5 meses. Se prevé que la infraestructura esté terminada a finales de 2015.



Autopista R4, Madrid, España

## Portugal



### Autopista Euroscut Açores

- Autopista de peaje en sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador) que consiste en que la Administración concedente paga por el uso, no el usuario.
- En fase de explotación desde diciembre de 2011, mide 93,7 km y está diseñada en tres ejes. El eje sur conecta el aeropuerto con el sur de la isla; el eje norte, que mejora la conexión entre las dos poblaciones más importantes del archipiélago; y el eje noreste, que favorece la comunicación entre las poblaciones menos desarrolladas de São Miguel.
- Cobro calculado por un sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes en sombra: se aplica una tarifa por vehículo en tres tramos. A la primera banda, que es la más extensa, se le aplica una tarifa intermedia, a la segunda banda, que es la menos extensa, se le aplica la tarifa más baja y a la tercera banda la tarifa más alta. Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC de las Islas Azores.

### Autopista Euroscut Algarve

- Conecta Lagos con Vila Real de Santo António, recorriendo las localidades lusas de Portimão, Loulé, Faro y Tavira.
- Peaje originalmente en sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador). Actualmente y desde el 8 de diciembre de 2011, opera bajo un acuerdo temporal con la Administración hasta que se formalice el acuerdo definitivo. Este acuerdo permite a la concesionaria recibir ingresos según una fórmula basada en los tráficos del caso base hasta que se celebre el acuerdo definitivo.
- Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes en sombra: se aplica una tarifa por vehículo decreciente en tres tramos, según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual la tarifa es cero.
- Tarifas indexadas según el IPC portugués.

### Autopista Euroscut Norte-Litoral

- Autopista con pago por disponibilidad desde el 30 de junio de 2010. El cobro del peaje se realiza a través de una gestora (Vialivre, gestionada por Cintra).
- Se extiende a lo largo de la costa noroeste de Portugal, uniendo las localidades de Oporto y Caminha, cerca de la frontera con España, con un ramal hacia el interior, entre Viana do Castelo y Ponte da Lima.
- Cobro calculado como tarifa por número de días al año en los que toda la autopista está en funcionamiento, sujeto a deducciones por indisponibilidad de la vía y ajustes por siniestralidad.
- Tarifas diarias indexadas según una fórmula basada en el IPC portugués.

### Vialivre

- Compañía pionera en el mundo en cobrar el peaje *free flow* en vías de largo recorrido de forma totalmente electrónica.
- Para la gestión del cobro, dispone de un sistema *back-office* diseñado y desarrollado por Cintra y Ferrovial, con funcionalidades avanzadas para gestionar flujos de información, que garantiza la eficiencia en el cobro y el seguimiento preciso de cada viaje en cada momento.
- El pago se efectúa a través del Dispositivo Electrónico de Matrícula (telepeaje) o del pago por matrícula, es decir, del pago en efectivo del peaje más una sobretasa a un agente autorizado.
- Esta compañía gestiona el peaje de Euroscut Algarve y Norte Litoral.

93,7  
kilómetros

386,4  
M€ inversión gestionada

89,2%  
participación

2036  
fin período de concesión

129,8  
kilómetros

264,1  
M€ inversión gestionada

85%  
participación

2030  
fin período de concesión

119  
kilómetros

385,9  
M€ inversión gestionada

84,04%  
participación

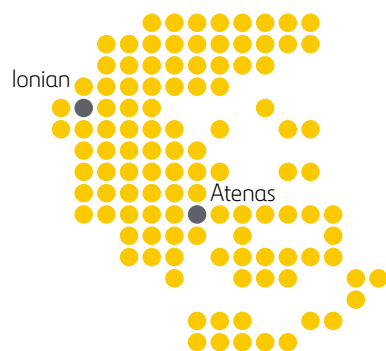
2031  
fin período de concesión

174,5  
kilómetros

84,04%  
participación

Esta operadora trabaja con un contrato de dos años con prórrogas sucesivas.

## Grecia



Autopista Ionian Roads, Grecia

### Autopista Ionian Roads

- Dos tramos independientes:
  - El primero, Pathe (Atenas-Skarfia), de 219,7 km y recién rehabilitado, es la vía de salida norte de la capital. Forma parte de la principal arteria de comunicación del país, ya que une las dos ciudades más importantes de Grecia: Atenas y Thessalonika.
  - El segundo tramo, Ionian Road, de 159 km, es de nueva construcción. Transcurre por la costa del mar Jónico, desde Patras hasta Ioánina, al norte.
- Tarifas indexadas a inflación.

### Autopista Central Greece

- Discurre en dirección norte-sureste por el centro de Grecia, conectando las autopistas Egnatia Odos y Pathe, en la localidad de Lamia.
- Consta de dos tramos:
  - El primero, llamado Grecia Central, de 174 km de longitud, será construido íntegramente por el consorcio.
  - El segundo segmento, de 57 km, es adyacente al anterior y será construido por el gobierno griego y transferido posteriormente a la concesionaria. Los primeros 27 km se encuentran ya en operación.
- Tarifas indexadas a inflación.

378,7  
kilómetros

1.100  
M€ inversión gestionada

33,34%  
participación

2037  
fin período de concesión

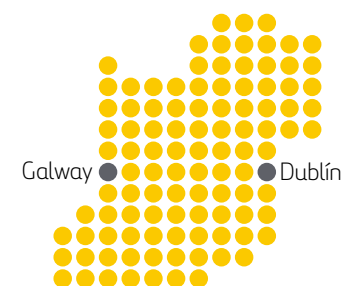
231  
kilómetros

1.450  
M€ inversión gestionada

33,34%  
participación

2038  
fin período de concesión

## Irlanda



Autopista N4-N6, Irlanda

### Autopista Eurolink M3

- Proporciona un enlace estratégico entre Dublín y el noroeste de Irlanda. Discurre entre Clonee y el norte de Kells, al noroeste de Dublín.
- Tarifas indexadas anualmente según la inflación.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico. También cuenta con una garantía de tráfico por parte de la Administración si el tráfico real está por debajo de unos niveles mínimos.
- Sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas irlandesas.

### Autopista Eurolink M4-M6

- Forma parte del corredor Este-Oeste, uno de los de mayor tráfico rodado e importancia económica de Irlanda. La M4 une las ciudades de Dublín y Galway, entre las localidades de Kilcock y Kinnegad.
- Tarifas indexadas anualmente según la inflación.
- Existe un mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.
- Sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas irlandesas.

50  
kilómetros

548,5  
M€ inversión gestionada

95%  
participación

2052  
fin período de concesión

36  
kilómetros

339,7  
M€ inversión gestionada

66%  
participación

2033  
fin período de concesión

## Aparcamientos



### Serranopark

- Gestiona en régimen de concesión tres aparcamientos en la calle Serrano de Madrid.
- Con un total de 3.297 plazas entre los tres aparcamientos, consta de 947 plazas de rotación y 2.350 de residentes.
- Cuidado diseño sin pilares que posibilita una facilidad extraordinaria a la hora de estacionar el vehículo.
- Las instalaciones incorporan los últimos avances en materia de seguridad y comodidad para todos los usuarios.

3.297 plazas	71,6 M€ inversión gestionada
50% participación	2048 fin período de concesión



Parking Serranopark, Madrid, España

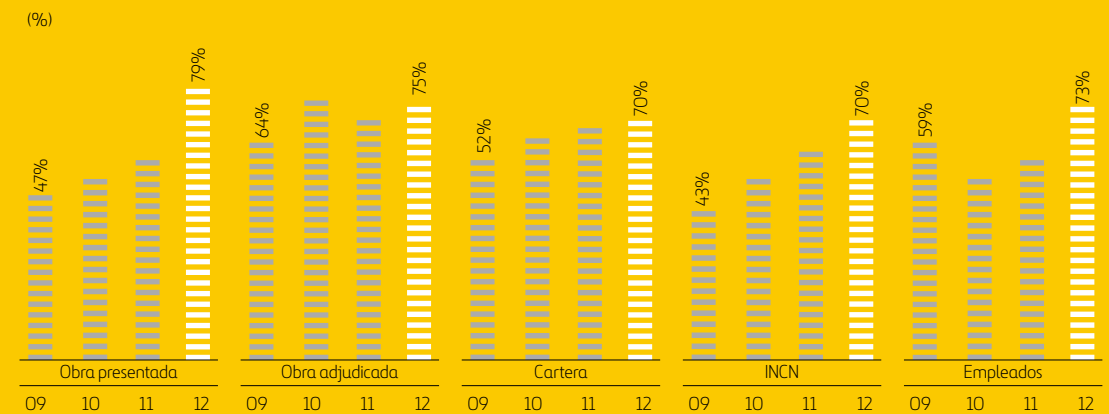
# construcción

Ferrovial Agroman es la filial de Ferrovial que desarrolla las actividades de construcción de obra civil, edificación y obra industrial. Además de por su amplia experiencia en construcción de obras singulares de todo tipo de obra civil y edificación, destaca a nivel internacional como un referente principalmente en las grandes infraestructuras de transporte, con una experiencia que incluye más de 470 km de túneles, 3.900 km de autopistas, 15.000 km de carretera o 4.600 km de líneas de ferrocarril (incluyendo 700 km de ferrocarril de Alta Velocidad). Cuenta con un posicionamiento internacional consolidado y en continuo crecimiento en los últimos años, que aporta en 2012 más de dos tercios del total del negocio en la mayoría de las principales magnitudes operativas.

En el año 2012, la actividad de construcción ha alcanzado unos ingresos de 4.326 millones de euros, que se mantienen estables con respecto a 2011, con un crecimiento del 2% (el crecimiento pro-forma sería un 0%). Cuenta con una elevada cartera de 8.699 millones de euros, que equivale a 24 meses de producción garantizada a los niveles de producción actuales.

En 2012 se ha mantenido la tendencia estratégica de años anteriores en lo que respecta al negocio internacional, que sigue incrementando su aportación al total, representando ya un 70% en ventas y cartera. Este incremento del peso del área internacional es previsible que continúe a futuro, como muestra el crecimiento en la obra presentada a nivel internacional, que ya aporta un 79% del total

Internacional sobre el total



internacionalización	carreteras y autopistas	ferrocarril y AVE	túneles
<b>70%</b>	<b>19.000</b>	<b>4.600</b>	<b>470</b>
del negocio es internacional, en máximos históricos	kilómetros	kilómetros	kilómetros construidos

Ferrovial Agroman cuenta con un posicionamiento internacional consolidado y en continuo crecimiento en los últimos años, y aporta en 2012 más de dos tercios del total del negocio en la mayoría de las principales magnitudes operativas.

del negocio. Además, el 90% de las ventas y el 85% de la cartera internacional procede de los principales mercados estratégicos, Estados Unidos, Polonia, Canadá y Reino Unido, mercados estables y con bajo riesgo país.

El Resultado Bruto de Explotación del ejercicio ha crecido un 37% en 2012 respecto al año anterior (33% comparable), alcanzando los 337 millones de euros. Una evolución parecida ha tenido el Resultado de Explotación, que ha sido de 298 millones de euros, que supone un elevado 6,9% sobre la facturación, frente al 5,0% sobre las ventas de 2011. La excelente evolución de la rentabilidad, muestra la saneada situación económico-financiera del negocio.

Se ha logrado nuevamente un flujo de operaciones antes de impuestos favorable y superior a lo previsto, de 100 millones de euros, culminando así, desde 2008 cuando la crisis comenzó a afectar a España, un período de 5 años consecutivos con flujos positivos, y un flujo acumulado de más de 1.600 millones de euros.

### Entorno competitivo

La actividad de construcción continúa siendo una apuesta estratégica de Ferrovial, no sólo por la sólida evolución histórica de crecimiento y rentabilidad, sino también por su gran capacidad de generar flujo de caja y capacidad de apoyo al resto de divisiones, necesarios para la continuidad de los procesos de diversificación y expansión internacional del grupo.

### Mercado de Construcción en España

El mercado de la construcción en España ha continuado reduciendo su actividad en 2012, con una contracción del 12% en el ejercicio. Es el quinto año consecutivo de caídas, lo que ha motivado que la inversión en construcción en 2012 suponga ya sólo en torno a un 11% del PIB de España, muy inferior al máximo del 18% registrado en 2007.

Durante 2012 se ha acelerado la tendencia iniciada en 2010 de contracción en la inversión pública. Así, las previsiones indican que la obra civil ha experimentado en este año una caída del 20%, muy superior a la del conjunto de la edificación. Los mayores inversores en obra civil del país, el Ministerio de Fomento y el de Medio Ambiente, contemplaban en los Presupuestos Generales del Estado para 2012 una reducción en su inversión del 22%. Algo similar ha sucedido en Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, sobre todo tras las elecciones autonómicas y locales de 2011, y el fin de los efectos del Fondo Estatal de Inversión Local de 2010.

Por su parte la edificación también ha caído en torno a un 5% en 2012, a ritmos inferiores a los años anteriores, en parte debido a que está ya en mínimos históricos de la última década. Así, por ejemplo, el sector vivienda ha cerrado 2012 con unas 70.000 viviendas visadas, un 35% menos que en 2011 a pesar de que ese año ya estaba por debajo del mínimo de la serie histórica desde principio de los años 80.

Las previsiones para el conjunto del sector de la construcción en 2013, son de una reducción de la actividad en torno al 9%. Al igual que en 2012, se espera que la caída sea más acentuada en obra civil, por la caída de la licitación pública, que según Seopan fue del 46% en 2012, sumando así el tercer año consecutivo de fuertes caídas, que serán sólo parcialmente compensadas por las carteras de las constructoras, aún en niveles razonables de meses de producción.

Ante estas desfavorables previsiones, las perspectivas de recuperación del sector se basan en la puesta en marcha de las actuaciones anunciadas en septiembre de 2012 por el Ministerio de Fomento con el nuevo Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) 2012-2024, que prevé una inversión de 136.627 millones de euros. En este Plan destacan inversiones públicas de más de 52.000 millones de euros en ferrocarril, casi 40.000 millones de euros en carreteras, así como inversiones privadas en carreteras y puertos por más de 15.000 millones de euros. La ejecución de estas actuaciones debe ser un elemento estabilizador para el sector a medio plazo, si bien hasta el punto de inflexión previsto en el año 2015, el Ministerio de Fomento prevé que continúen las caídas en la inversión.

Respecto al sector de la edificación, la recuperación se retrasará hasta la mejora de la situación económica general, con previsiones de vuelta al crecimiento en torno a 2014-2015, según varios reputados estimadores. Igualmente son destacables actuaciones singulares como la construcción de Eurovegas en Alcorcón (Madrid), con inicio previsto a finales de 2013 y una primera fase de inversión de 6.000 millones de euros hasta 2017, que se ampliará a largo plazo hasta superar los 17.000 millones de euros.

En este contexto, Ferrovial Agroman se ha visto afectada en una medida similar a la del resto de grandes constructoras, con una caída del total de ventas en España de un 24% en 2012.

El 90% de las ventas y el 85% de la cartera internacional procede de los principales mercados estratégicos: Estados Unidos, Polonia, Canadá y Reino Unido.



Variante Ferreñes. Memoria, España



## Presencia Internacional

El fuerte componente de actividad internacional de Ferrovial Agroman, y su crecimiento en 2012 del 20%, han permitido compensar totalmente la reducción de la actividad de construcción en España. El posicionamiento estratégico de Ferrovial Agroman se basa en una combinación muy seleccionada de mercados clave: Estados Unidos y Canadá, países estables pero con un importante déficit de infraestructuras; Polonia, que continuará con gran inversión en obra civil; y Reino Unido, con grandes proyectos de infraestructuras y presencia de empresas inversoras de Ferrovial.

Junto a estos mercados, que aportan el 85% de la cartera internacional, Ferrovial Agroman está diversificando la actividad en mercados en los que ha estado presente de forma estable históricamente, y otros en los que se han abierto oficinas en los últimos años con vocación de permanencia. La actividad licitadora se extiende así a gran parte de Latinoamérica (Chile, Colombia, Perú, Puerto Rico y más recientemente Brasil), Oriente Medio (Catar, Omán, Emiratos Árabes Unidos o Arabia Saudí), Europa Occidental (Irlanda, Portugal y Francia), India y Australia. En el último año, se ha reforzado la presencia en los nuevos mercados internacionales tanto con recursos locales de nueva incorporación, como con la reorganización de la estructura en España para que participe en el desarrollo y gestión del negocio internacional. Esta última estrategia ya está dando sus primeros resultados, como la adjudicación de la gran obra industrial de los 11 edificios del complejo Tokamak para ITER en Francia.

### Estados Unidos y Canadá

Ferrovial Agroman está muy focalizada y ampliando su posicionamiento en Estados Unidos, a través de proyectos PPP junto a Cintra como los grandes contratos de las autopistas NTE y LBJ en Texas, y también en proyectos D&B directamente para el cliente final (habitualmente Departamentos de Transporte de los Estados) como la US460 de Virginia, adjudicada en 2012. Se abarca todo el país con oficinas en Texas (el segundo mayor mercado de construcción del país, en el que Ferrovial Agroman es líder en proyectos D&B de concesiones y con la filial de obra civil Weber), la Costa Este (Georgia) y la Costa Oeste (California).

La apertura creciente de estados a los proyectos de colaboración público-privada, donde Ferrovial Agroman junto a Cintra son líderes en Estados Unidos, así como la aprobación en Julio de 2012 por el Gobierno Federal del programa *Moving Ahead for Progress in 21st Century Act* (MAP-21), dotado con 108.000 millones de dólares para los próximos 27 meses, confirman a Estados Unidos como un mercado clave.

Por otra parte, los programas asociados a inversión en Tren de Alta Velocidad, cuyas inversiones previstas a seis años eran de 53.000 millones de dólares, se están viendo demorados. No obstante, algunas actuaciones como las del California HSR, ya se encuentran en fase de licitación pública.

En Canadá, igualmente existen múltiples oportunidades, tanto por la dilatada experiencia y utilización por las Provincias de licitaciones de PPPs, como por el apoyo del Gobierno Federal a la construcción de infraestructuras, siendo una de las prioridades actuales la extensión del plan *Building Canada 2007-14* dotado con 33.000 millones de dólares canadienses. Es destacable en esta línea, el éxito alcanzado por Ferrovial Agroman en 2012 con la adjudicación de la Autopista 407 East-Extensión, junto a Cintra. Canadá es además el mayor mercado de mundial en minería y cuenta con importantes planes de inversión en proyectos de energía, lo que complementa a la obra pública para convertir al país en un mercado muy atractivo para la construcción.

### Polonia

Polonia es el mayor mercado de construcción en Europa del Este, en el que Ferrovial Agroman actúa a través de la constructora líder del país, Budimex. En 2012 el mercado de la construcción decreció levemente, en torno a un 1%, por la conclusión a mitad de año de las infraestructuras de la Eurocopa 2012, así como por la crisis financiera en Europa que ha ralentizado el crecimiento del PIB de Polonia hasta su mínimo de los últimos años. Esta caída de la producción se distribuye por subsectores en un leve crecimiento de la Obra Civil de en torno al 1%, y una caída en la edificación de aproximadamente el 2%.

Para el ejercicio 2013 se prevé una nueva reducción de la actividad de en torno al 5%. La Obra Civil experimentará una importante caída en su conjunto en la que destacará negativamente la construcción de carreteras, com-

pensada sólo en parte por otros sectores, entre los que la mejor evolución corresponderá a la obra industrial. A medio plazo, las perspectivas para el sector muestran una recuperación en torno a 2015, gracias a la reactivación del crecimiento económico y a los fondos para infraestructuras del nuevo marco de Fondos Europeos 2014-2020, en el que pese a la contracción del presupuesto global de la UE, Polonia ha conseguido un incremento en los fondos que recibirá para Políticas de Cohesión respecto al marco 2007-2013, hasta un total cercano a los 73.000 millones de euros.

Respecto a la edificación, igualmente en 2013 experimentará una contracción, principalmente por la edificación residencial. Tras un período de moderado crecimiento entre 2009 y 2011, con en torno a 170.000-185.000 viviendas visadas, este indicador ha caído en 2012 a un nivel cercano a las 165.000 viviendas por la ralentización del crecimiento económico, las incertidumbres del mercado hipotecario y la finalización del programa de subsidios a la financiación por parte del Gobierno. También la edificación no residencial decrecerá tras la conclusión de las infraestructuras de la Eurocopa 2012 y por las restricciones presupuestarias en edificios públicos. No obstante, la recuperación de este subsector es posible que se adelante al de Obra Civil, de la mano del mayor crecimiento del PIB previsto a partir de 2013.

### Reino Unido

La actividad en Reino Unido, uno de los cinco mayores mercados de Europa, arrancó con sus primeros contratos en 2007 ligada a las actividades inversoras de HAH y Amey, gracias a la capacidad técnica que ha hecho competitivo a Ferrovial Agroman frente a otros competidores del mercado. Desde entonces se ha seguido creciendo con las mismas bases, la capacidad técnica y de gestión, que han permitido acceder también a nuevos grandes contratos con otros clientes de fuera de Ferrovial.

La actividad de Ferrovial Agroman en Reino Unido ha cerrado en su máximo, con una facturación próxima a los 400 millones de euros y proyectos emblemáticos como el Edificio Terminal Este del Aeropuerto de Heathrow, 3 tramos del proyecto ferroviario CrossRail o el Sistema Integrado de Equipajes de la T3 de Heathrow.

La actividad licitadora se extiende a gran parte de Latinoamérica, Oriente Medio, Europa Occidental, India y Australia.

A futuro, existe confianza en las grandes obras incluidas en el *National Infrastructure Plan* publicado por el Gobierno en noviembre de 2011, en el que se identifican 500 proyectos y planes prioritarios por un total de 250.000 millones de libras. Los proyectos se centran principalmente en transporte (ferrocarril de alta velocidad, metro, PPPs de carreteras, etc.), energía (centrales de ciclo combinado, nucleares, incineradoras por gasificación, etc.) y en gestión del ciclo del agua (colectores, control de inundaciones, etc.).

### Perspectivas para 2013

Para el conjunto de la División de Construcción, el año 2013 seguirá siendo un año complicado en el mercado de España, y también temporalmente en Polonia, hasta su recuperación en los próximos años. Sin embargo se cuenta con grandes oportunidades en Norteamérica, así como en el resto de mercados internacionales estratégicos antes mencionados, en los que existe presencia estable, y donde se puede aportar el valor añadido de la capacidad técnica y de gestión.



Montaje de tuberías en CrossRail, Londres, Reino Unido

## Construcción en España

La División de Construcción en España lleva a cabo la actividad de construcción en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación. En el ámbito de la obra civil, diseña y construye todo tipo de infraestructuras: carreteras, ferrocarriles, obras hidráulicas, obras marítimas, obras hidroeléctricas y obras industriales. La división tiene también una importante experiencia en edificación no residencial y de viviendas.

Su cifra de negocios se situó en 1.257 millones de euros, y la cartera en 2.226 millones de euros, ambas con caídas respectivamente de un 24% y un 20% respecto al año precedente (sin incluir la parte nacional de Cadagua), en línea con lo sucedido en las otras grandes empresas del mercado. A pesar de estas caídas, la rentabilidad del negocio ha sido superior a la de años anteriores, gracias a la selectividad en la contratación, el continuado ajuste en los costes de estructura y la liberación de provisiones por finalización de proyectos que no se ve compensada por el inicio de nuevos proyectos.

Las mayores adjudicaciones del ejercicio han sido el proyecto de colaboración público-privada del montaje de vía de la LAV Madrid-Galicia tramo Olmedo-Pedralba (157 millones de euros, en UTE al 28%), la Autovía A-66 entre Benavente y Zamora (146 millones de euros, en UTE al 50%), los tramos del Túnel de Padornelo-Lubian (92

millones de euros) y Túnel del Espiño (83 millones de euros) en la LAV Madrid-Galicia, la construcción de varios tramos de gasoductos para Endesa Gas (65 millones de euros) o la construcción y suministro de la tubería forzada para la Central de Moralets II (32 millones de euros).

En el ejercicio se han inaugurado numerosas obras singulares, como la terminal de contenedores TERCAT del Puerto de Barcelona, la Autovía A-40 Villarrubia de Santiago-Santa Cruz en Toledo, la variante de Ferreries en Menorca, las pistas y plataforma de Aeropuerto de Palma de Mallorca, el Centro Penitenciario Pamplona I, el Instituto de Medicina Molecular de Alcalá de Henares, la Casa del Lector del Matadero de Madrid o la Facultad de Biología y Matemáticas de Santiago.

Entre los premios recibidos en el ejercicio, destacan el "Premio Mejor Obra Pública del Año 2012" del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid por el aparcamiento de la calle de Serrano de Madrid, la mención de honor del "Premio de Arquitectura de Ibiza y Formentera 8:11" por la promoción Can Canto, los 12 galardones de "Solar Decathlon Europe 2012" por el Proyecto Patio 2.12 de vivienda sostenible o la mención de honor "Prever 2011" a la Dirección de FF.CC. y Transportes.

Destaca también el inicio en el ejercicio 2012 de las actividades de la sociedad Ferrovial Railway, como operador ferroviario para transporte de mercancías, con la autorización otorgada por el Ministerio de Fomento.

## Construcción internacional

Fuera de España, la División de Construcción Internacional lleva igualmente a cabo la actividad en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación. La actividad de la división se desarrolla tanto con filiales como Budimex en Polonia o Webber en el estado de Texas en Estados Unidos, como mediante delegaciones estables en países que son considerados de interés estratégico. En la actualidad existen oficinas en Estados Unidos, Canadá, Polonia, Reino Unido, Irlanda, Portugal, Chile, Colombia, Perú, Puerto Rico, Brasil, Catar, Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudí, India y Australia.

En 2012 la facturación ascendió a 2.944 millones de euros (sin incluir la parte internacional de Cadagua), lo que supone un crecimiento del 20% con respecto al año anterior. Los principales mercados estratégicos (Polonia, Estados Unidos, Canadá y Reino Unido) han aportado más del 90% del total de ventas internacional.

La cartera sigue manteniéndose en niveles elevados de 5.955 millones de euros (sin incluir la parte internacional de Cadagua). Ha sufrido una caída respecto a 2011 de un 11% debido a la elevada ejecución de obra, a la eliminación de la cartera de contratos de ferrocarriles en Polonia, y a una inferior previsión de obra a ejecutar en una de las autopistas en Grecia. No obstante, la cartera aún supone 24 meses de producción asegurados, a los ritmos de ejecución actuales.

Entre las principales adjudicaciones del año, además de las que más adelante se indican para Budimex y Webber, destacan la Autopista US460 en EE.UU. (1.052 millones de euros, en UTE al 70%), la extensión de la Autopista 407 Este en Canadá (618 millones de euros, en UTE al 50%), los 11 edificios del complejo Tokamak para ITER en Francia (230 millones de euros, en UTE al 30%), varios contratos para las Autopistas Ruta del Maipo y Ruta del Maule en Chile (110 millones de euros), el Sistema Integrado de Equipajes de la T3 del Aeropuerto de Heathrow en Reino Unido (83 millones de euros), el movimiento de tierras y túneles para Codelco en Chile (41 millones de euros), la carretera PR9 Ponce en Puerto Rico (31 millones de euros) o el Puerto del Cerrejón en Colombia (16 millones de euros).

Cabe destacar también la inauguración de obras emblemáticas como la Autopista SH130 en Texas (EE.UU.), el Túnel Post T5 Connectivity Fase II y el Sistema Integrado de Equipajes LHT de la T3 del Aeropuerto de Heathrow en Reino Unido, los colegios de Bradford Fase II en Reino Unido o la Autopista Roberto Sánchez en Puerto Rico. Destacar también que la ejecución de obras clave adjudicadas en 2009-2011, como las autopistas de NTE y LBJ en Texas o los túneles ferroviarios de CrossRail y la Terminal T2A de Heathrow en Reino Unido, progresan adecuadamente.

Entre las principales adjudicaciones del año destacan la Autopista US460 en EE.UU y la extensión de la Autopista 407 Este en Canadá.

facturación internacional [millones de euros]

2.944  
+20% respecto a 2011



## Budimex

Es la primera constructora polaca por volumen de negocio y capitalización bursátil y filial de Ferrovial Agroman desde el año 2000. La compañía tiene actividad en todo tipo de obra civil, edificación e industrial, así como en el mercado de la promoción inmobiliaria. Budimex ha alcanzado unos ingresos de 1.420 millones de euros, su máximo histórico y un 7% más que en 2011. El incremento de actividad de los últimos años junto con la caída en la licitación de obra pública en Polonia, y la antes mencionada salida de cartera de contratos ferroviarios, han reducido un 38% la cartera hasta los 1.194 millones de euros.

Ha sido destacable durante el año la puesta en servicio de varios contratos asociados con la Eurocopa de Fútbol de 2012 de Polonia y Ucrania, como la Autopista A1 Pyszowice-Piekary, la Estación de Ferrocarril de Wrocław o la Terminal del Aeropuerto de Gdansk. También durante 2012, Budimex ha materializado su entrada en nuevas actividades: su primer contrato PPP que consiste en la construcción y operación de un aparcamiento en Wrocław (10 millones de euros); y las primeras adjudicaciones de su filial conjunta con Ferroser, FB Serwis, en mantenimiento de carreteras y Facility Management.

Durante 2012, las mayores adjudicaciones han sido la obra industrial de la planta de tratamiento de residuos de Białystok (78 millones de euros, en UTE al 50%), el Enlace Circunvalación de Lublin (62 millones de euros), el complejo de oficinas de la calle Kruczkowskiego en Varsovia (41 millones de euros), el Centro de Encuentro de las Culturas de Lublin (40 millones de euros), la nueva pista del Aeropuerto de Pyszowice (30 millones de euros) o la remodelación del tranvía de Cracovia (28 millones de euros). Las nuevas adjudicaciones, reflejan la estrategia de Budimex de una mayor diversificación de contratos fuera del área de carreteras, que tras el boom de los últimos años, reducirán su volumen de inversión hasta la implementación del marco de Fondos de la UE para el período 2014-2020 que incrementarán su asignación respecto al marco presupuestario anterior.

En lo que respecta a los premios recibidos en 2012, cabe destacar que Budimex fue reconocida como la mejor compañía de la Bolsa de Varsovia en relación al reporte de información medioambiental, social y de gobierno. También recibió el premio a la Responsabilidad Social

Corporativa de manos del ministro de Economía. Fue nombrada "The Best Employer in 2011" por la Polish Construction Employees Association, "Great Pearl of Polish Market" por el *Polish Market Journal*, y "The Best Construction Company 2011" por *The Builder Magazine*. Además, su CEO, Dariusz Blocher, recibió el "Manager Award 2012". Por último, recibió el premio "Golden Laurel of Innovations" de la Asociación de Ingenieros por el Hearing Center de Kajetany y fue galardonada en los Eurobuild Awards 2012 por la Wrocław Railway Station.

Budimex mantiene durante 2012 su participación en el índice bursátil "Respect" de la Bolsa de Varsovia, compuesto por las 20 compañías polacas cotizadas que siguen los más altos de estándares de Responsabilidad Social, Gobierno Corporativo, Relación con Inversores y Gestión Ética y Equilibrada.



## Webber

Filial de Ferrovial Agroman desde el año 2005, es uno de los principales constructores de carreteras del estado de Texas (Estados Unidos), especializado en la construcción de infraestructura de obra civil y líder en la producción y distribución de áridos reciclados en la zona de Houston. Webber ha obtenido unas ventas de 591 millones de euros, un 39% más que el año anterior debido al buen ritmo de ejecución de los grandes contratos en cartera.

Webber cuenta con una cartera de 1.288 millones de euros, un 22% inferior a la de 2011 por la elevada ejecución antes comentada, pero que aún supone más de 26 meses de ventas.

Como adjudicaciones más relevantes, destacan diversas carreteras, como la US290 Harris City (86 millones de euros), la US59 Angelina (41 millones de euros), la Rockwall County IH30 (15 millones de euros) y el Homestead Grade Separation (13 millones de euros).

Resaltar que durante 2012 se produjo el nombramiento de Tim Creson como nuevo CEO de Webber.

## Cadagua

Cadagua es una de las empresas líderes a nivel internacional, por referencias y prestigio, en la actividad de ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua, principalmente en desaladoras de agua de mar, aunque también en plantas depuradoras y potabilizadoras y de tratamiento de residuos.

Cadagua ha obtenido una cifra de facturación en 2012 de 125 millones de euros, con una cartera de 518 millones de euros. La actividad internacional representa ya un 47% de las ventas de la división, en línea con su estrategia de diversificación internacional reforzada a partir de 2007.

Se ha continuado el gran esfuerzo comercial en mercados internacionales, reforzando con recursos de la actividad en España la presencia en los mercados de Oriente Medio, India, Polonia, Latinoamérica y en diversos países de Europa Occidental, como Reino Unido, Portugal, Chipre o Irlanda.

Destacar dentro del capítulo de adjudicaciones, el trabajo realizado para la adjudicación del contrato B.O.O. de la Desaladora de Al Ghubrah en Omán, firmado ya en febrero de 2013, que junto a la participación de Cadagua por primera vez en una concesionaria a nivel internacional, supondrá un contrato de construcción por más de 200 millones de dólares (en UTE al 37,5%) y otro de mantenimiento por 20 años.

Entre los proyectos inaugurados en 2012, se encuentra la Desaladora de Águilas-Guadalestín en Murcia, una de las mayores instalaciones de desalación de agua de mar mediante ósmosis inversa del mundo con una capacidad máxima de producción en una primera fase, de 180.000 m<sup>3</sup> por día, y 210.000 m<sup>3</sup> en la segunda. También se inauguró la Potabilizadora de Valmayor, en la Comunidad de Madrid, que ha sido ampliada por Cadagua para duplicar su capacidad de tratamiento.

Durante 2012, la Desaladora de Valdelentisco, construida por Cadagua, ha sido distinguida por las asociaciones American Water Works Association y American Membrane Technology Association como modelo a seguir para plantas de ósmosis inversa en Estados Unidos. También la ETAP de Valmayor ha recibido la mención especial a la Mejor Obra Pública de 2012 del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

# aeropuertos

Durante 2012, Ferrovial ha reducido su participación en Heathrow Airport holdings, desde el 49,99% hasta el 33,65%, lo que le ha permitido consolidar la puesta en valor de su inversión e ingresar unos 900 millones de euros. Qatar Holding LCC y Stable Investment Corporation son los nuevos accionistas del Grupo, con un 20% y un 10% respectivamente.

Las exitosas operaciones de desinversión de los aeropuertos de Edimburgo y Stansted, por un total de 2.800 millones de euros, ponen fin a las ventas impuestas por la Comisión de Competencia del Reino Unido. Como consecuencia de estas desinversiones se sustituye la denominación BAA por Heathrow Airport Holdings y cada aeropuerto pasa a explotar su marca de manera individual.

En 2012, los accionistas de HAH han cobrado un dividendo de 240 millones de libras, el primer dividendo distribuido desde la adquisición de BAA por Ferrovial en 2006. A pesar de la difícil situación de los mercados de deuda, se han emitido bonos por un importe de 3.300 millones de libras, incluyendo emisiones inaugurales en francos suizos y dólares canadienses (que se añaden a las ya existentes en libras, euros y dólares americanos) y se han refinanciado sus líneas de crédito y liquidez.

2012 ha sido un año con gran actividad de licitación para Ferrovial Aeropuertos, ha estado activo en Brasil, Puerto Rico y Portugal.

## Evolución del ejercicio

En el ejercicio de 2012, el tráfico de HAH aumentó un 0,5%, hasta alcanzar los 99,7 millones de pasajeros, frente a los 99,2 millones de 2011. Ajustando estas cifras a un año bisiesto, en 2012 el crecimiento interanual fue del 0,2%. El aeropuerto de Heathrow lideró este resultado con un incremento del tráfico del 0,9%, hasta alcanzar los 70 millones de pasajeros. Se trata de su segundo récord consecutivo de tráfico en un año natural, tras alcanzar los 69,4 millones en 2011.

El tráfico aumentó en todos los segmentos del mercado, con incrementos significativos en el tráfico europeo y larga distancia debido al comportamiento de Heathrow. Por el contrario, el tráfico doméstico registró una ligera disminución. En el tráfico nacional, se observa una divergencia importante entre los aeropuertos de Londres, con un 0,5% de incremento en Heathrow y un descenso del 16,7% en Stansted, y el resto de aeropuertos del Reino

pasajeros	destinos	aerolíneas	inversión en terminales e infraestructuras
99,7	612 <small>ciudades</small>	204	1.200 <small>millones de libras</small>

Ferrovial es uno de los mayores operadores de aeropuertos del mundo, accionista de referencia en Heathrow Airport Holdings (HAH), que durante 2012 operaba en cinco aeropuertos de Reino Unido. Estos aeropuertos (Heathrow, Stansted, Southampton, Glasgow y Aberdeen) fueron utilizados por 99,7 millones de pasajeros y dan servicio a alrededor de 204 aerolíneas, que viajan a 612 destinos de todo el mundo.

Unido, con un incremento medio del 2,7%. Los resultados en el aeropuerto de Stansted reflejan, en parte, el cese de los servicios hacia Belfast y Newcastle.

En 2012, el tráfico total de Heathrow aumentó un 0,9% hasta los 70 millones de pasajeros, frente a los 69,4 millones en 2011. El tráfico de Heathrow estuvo marcado por cifras récord en el factor de ocupación (75,6% frente al 75,2% en 2011) y el incremento del número de pasajeros por avión (197,4 frente a 194,8 en 2011). Estos dos factores son los impulsores del modesto crecimiento de tráfico posible si se mantienen las restricciones de capacidad actuales, que limitan las oportunidades de crecimiento y de aumento de los vuelos. La cifra total de vuelos ha caído ligeramente hasta los 471.341, comparado con 476.197 en 2011, cifras que rozan el límite fijado de 480.000 vuelos por año. La proporción de tráfico de conexiones en Heathrow fue del 35% (35% en 2011).

Mientras la demanda en términos comparables se mantuvo firme en Heathrow en 2012, los resultados fluctuaron a lo largo del período. Hubo un crecimiento interanual en el primer trimestre seguido de un ligero descenso en el segundo, atribuible al año bisiesto y a las fechas de Semana Santa, diferentes a las de 2011. El tercer trimestre se vio afectado por los Juegos Olímpicos de Londres 2012. Durante los meses de julio y agosto volaron 400.000 pasajeros menos frente al año anterior ya que los británicos decidieron quedarse en casa para disfrutar de los Juegos y los turistas no visitaron Londres para evitar cualquier contratiempo que se pudiera originar con

motivo de los mismos. En septiembre, el tráfico se normalizó y el aeropuerto alcanzó cifras récord. En cuanto al cuarto trimestre, se registraron nuevos récords de pasajeros durante los meses de noviembre y diciembre.

En Stansted, el tráfico de pasajeros disminuyó un 3,2% hasta los 17,5 millones (18 millones en 2011). En Glasgow, Aberdeen y Southampton, los tres aeropuertos restantes, el tráfico de pasajeros aumentó un 4,1%, hasta los 12,2 millones (11,7 millones en 2011). Los resultados fueron especialmente buenos en los dos aeropuertos escoceses. El tráfico de Aberdeen aumentó un 8,3%, hasta alcanzar los 3,4 millones de pasajeros (3,1 millones en 2011) y el tráfico de Glasgow un 4,2%, hasta los 7,2 millones de pasajeros (6,9 millones en 2011).

El Grupo obtuvo unos ingresos derivados por sus actividades ordinarias de 2.646 millones de libras, lo que representa un crecimiento anual de un 4,8%. El EBITDA aumentó un 10,5% en términos comparables, alcanzando los 1.355 millones de libras (1.227 millones de euros). Este comportamiento se debe al aumento del tráfico en términos comparables, el aumento de los ingresos aeronáuticos y de los ingresos comerciales por pasajero, así como a un exhaustivo control de costes.

HAH ha mantenido su estrategia de mejorar la experiencia del pasajero y las operaciones de las líneas aéreas, realizando importantes inversiones en instalaciones aeroportuarias más modernas y en la mejora de los estándares de servicio. En consecuencia, se fomenta un mayor uso de los aeropuertos y se respalda el crecimiento del Grupo a largo plazo.



Pasajeros en el Aeropuerto de Heathrow, Reino Unido

## Mejoras en la calidad del servicio y Encuestas a los pasajeros

La mejora de la experiencia del pasajero continúa siendo una prioridad estratégica del Grupo. El reconocimiento de los usuarios demuestra que los pasajeros perciben favorablemente las mejoras realizadas por los aeropuertos.

En abril de 2012, la Terminal 5 de Heathrow fue reconocida como la mejor terminal de aeropuerto del mundo en los *SYNTRAX World Airport Awards*.



Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido

## Puntualidad

Respecto a los estándares de servicio individual, el nivel de puntualidad en salidas, medido como la proporción de aviones que despegaron en los 15 minutos posteriores a la hora prevista, se mantuvo en los niveles históricos de años anteriores. El aeropuerto de Heathrow alcanzó un 78% de puntualidad (79% en 2011) y el aeropuerto de Stansted mantuvo el 88% alcanzado en el período anterior.

## Equipaje

El índice de maletas perdidas y retrasadas en Heathrow fue de 15 maletas por cada 1.000 pasajeros, el mismo índice que en 2011.

## Colas de control de seguridad

El 92,8% de los pasajeros de Heathrow atravesaron los controles de seguridad en el tiempo establecido por el compromiso de servicio, frente al 96,9% de 2011. En Stansted, este porcentaje fue del 98%, frente al 97,9% del período anterior.

## Estudio de Calidad de Servicios Aeroportuarios

La experiencia del pasajero en Heathrow ha mejorado notablemente. Los últimos resultados del estudio de Calidad de Servicios Aeroportuarios (ASQ) siguen mostrando una tendencia positiva. Durante el tercer trimestre de 2012, Heathrow consiguió un récord histórico en los ratios de satisfacción general del pasajero con un 3,96 en la Encuesta de Calidad de Servicio (ASQ, Airport Service Quality) realizada por el Airports Council International (ACI). Estos resultados reflejan el éxito del aeropuerto en la planificación de las Olimpiadas y Paraolimpiadas de Londres 2012. En total, Heathrow consiguió en 2012 la puntuación media más alta de su historia: un 3,94 frente al 3,88 de 2011, según las encuestas ASQ trimestrales.

La Terminal 5 de Heathrow fue reconocida como la mejor terminal de aeropuerto del mundo.

## Mejoras en las operaciones

En julio de 2011, el South East Airports Taskforce, con el visto bueno del Departamento de Transporte del Reino Unido, recomendó a Heathrow revisar su modelo operativo para evitar o reducir posibles interrupciones de servicio. Esto podría implicar, por ejemplo, el uso simultáneo de ambas pistas para llegadas y salida durante períodos limitados de tiempo dentro del límite general sobre el movimientos de aviones. Durante 2012, se han realizado con éxito dos ensayos. Si se llevaran a cabo con carácter permanente, estas medidas deberían mejorar áreas, como la puntualidad y el número de maletas perdidas o retrasadas, y aportarían mejoras para el medio ambiente, como la reducción de la congestión.

La capacidad de respuesta de Heathrow a condiciones meteorológicas adversas y otras complicaciones similares ha mejorado de manera significativa durante 2012 gracias a nuevas medidas implementadas. En 2012, se han revisado e implementado las mejoras iniciadas en 2011 como resultado de la recomendaciones del Informe Begg, elaborado a raíz de las dificultades provocadas por la nieve en 2010.

## Otros aeropuertos de Reino Unido

El Grupo terminó el proceso de desinversión del aeropuerto de Edimburgo en mayo de 2012.

Glasgow, Aberdeen y Southampton, los tres aeropuertos restantes, también introdujeron notables mejoras en los estándares de servicio y calidad, prueba de su preocupación por la mejora continua en el servicio que ofrecen a las líneas aéreas y pasajeros.

Glasgow y Aberdeen alcanzaron niveles muy altos de puntualidad en las salidas, mientras que Southampton consiguió su puntuación media más alta en la Encuesta de Calidad de Servicio en 2012 (ASQ, Airport Service Quality).

## Inversión en nuevas instalaciones

El objetivo clave en la estrategia de HAH es hacer de Heathrow el único hub del Reino Unido, y convertirse en el hub de referencia de Europa, mejorando cada día la experiencia del pasajero. Esta continua mejora en los servicios prestados tanto a pasajeros como a aerolíneas que utilizan el aeropuerto, es clave para la consecución de este objetivo, y esto se consigue tanto con la inversión en modernas terminales e infraestructuras, como con la

mejora de los niveles del servicio, para garantizar que los usuarios de Heathrow disfrutaran de una agradable experiencia, lo que incentivaría un mayor uso del aeropuerto, y apoyaría sus planes de crecimiento a largo plazo.

En 2012, se han logrado grandes avances en los proyectos de mayor relevancia: la puesta en marcha de los sistemas de equipaje y la importante remodelación de la Terminal 4.

En 2012, se invirtieron casi 1.200 millones de libras en comparación con los 800 millones invertidos en 2011. Más del 50% de esta inversión se ha destinado a la nueva Terminal 2. Este nivel de inversión se mantendrá en 2013 durante la fase final de la construcción de la Terminal 2.

El nuevo edificio de la Terminal 2 está impermeabilizado desde principios de 2012, lo que ha permitido un gran avance en los trabajos de equipamiento. Además, los nuevos sistemas de la terminal, incluyendo sistemas de equipaje de salida y movimiento de pasajeros –escaleras mecánicas y ascensores–, experimentaron grandes progresos. Varios de estos elementos se entregaron a finales del año. En marzo de 2012, se completaron los trabajos de las estructuras de túneles para el tránsito de pasajeros y de equipajes, que conectarán el satélite 2B al edificio principal.

Se ha avanzado mucho en la construcción de los “nodos” que conectarán la terminal principal y los edificios satélites con las rampas para las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros. También la construcción del aparcamiento en la Terminal 2 está progresando con celeridad.

Según las previsiones, la construcción de la T2 se completará a finales de 2013 y comenzará a operar a mediados de 2014.

El nuevo sistema integrado de equipaje entre la Terminal 3 y la T5 ya está operativo, el revestimiento y techo del edificio ha sido completado y los sistemas de equipajes se están integrando para que puedan estar operativos en 2015.

Las obras de remodelación de la zona de salidas de la T4 concluyeron a finales de 2012. Se ha reformado el suelo de la terminal y el área de las puertas de embarque, que ahora cuentan con más asientos, mejor señalización y un sistema de iluminación por LED integrado en el techo. Las nuevas luminarias permiten reducir el consumo de energía a la vez que mejoran la iluminación en las áreas de salidas y llegadas.

La inversión más importante de HAH, después de Heathrow, fue la renovación y rehabilitación de la pista principal de Glasgow. En Aberdeen, se construyó un nuevo edificio destinado al alquiler de vehículos y se realizaron mejoras en las instalaciones eléctricas de la pista. En Southampton, se hicieron inversiones importantes para la mejora de los sistemas de iluminación y de IT.

## Cuestiones financieras y asuntos regulatorios

### Venta de Edimburgo en abril 2012

El 23 de abril de 2012, FGP Topco alcanzó un acuerdo para la venta del aeropuerto de Edimburgo a Global Infrastructure Partnership (GIP) por 807,2 millones de libras. El proceso de venta concluyó el 31 de mayo de 2012. Los ingresos de esta venta serán usados para pagar la deuda del Grupo.

### Desarrollo de la política de aviación del Reino Unido

La capacidad de Heathrow para mantener su posición como hub de referencia en el país fue el principal debate relacionado con la política de aviación del Reino Unido durante el pasado año.

En 2012, el aeropuerto siguió operando con niveles de número de vuelos cercanos al máximo permitido. En el modelo de aeropuertos hub usado por Heathrow, se utilizan los pasajeros en tránsito para completar vuelos de largo recorrido que no serían viables únicamente con la demanda local. Pero al contrario que otros aeropuertos hub en lugares como Francia, Alemania, Holanda y Du-

bai, en Heathrow los problemas de capacidad impiden el aumento significativo de vuelos y rutas. Las potenciales consecuencias para la prosperidad del Reino Unido a largo plazo son graves, ya que ve reducida su capacidad para establecer relaciones con economías emergentes que, cada vez más, representan el motor del crecimiento económico global.

A comienzos de 2012, mientras el Gobierno británico comenzaba a admitir la importancia de tener un aeropuerto Hub con mayor capacidad, se excluyó como posible solución la construcción de una tercera pista en Heathrow. El Gobierno nombró una Comisión Independiente de Aeropuertos, presidida por Sir Howard Davies, con la tarea de identificar y recomendar todas las opciones posibles para continuar manteniendo el estatus del Reino Unido como hub internacional de referencia. Previsiblemente, se evaluarán las diferentes opciones para garantizar las necesidades de conexión internacional del Reino Unido y se recomendará la mejor estrategia para satisfacer estas necesidades de la forma más satisfactoria.

La Comisión debería preparar un informe provisional para finales del año 2013, que establecerá su valoración y las evidencias sobre la naturaleza, tipo y calendario de los próximos pasos para mantener el estatus del Reino Unido como hub. El informe incluirá, además, recomen-



Avión en el Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido

daciones sobre acciones inmediatas para mejorar la capacidad en los próximos cinco años.

En verano de 2015, la Comisión elaborará un informe final que establecerá la valoración de las diferentes opciones para cumplir con las necesidades de conexión internacional del Reino Unido, incluyendo su impacto económico, social y medioambiental; así como recomendaciones sobre las opciones óptimas para cumplir estas necesidades de conexión y la certeza de que estas acciones se realizarán dentro de los plazos exigidos.

HAH trabajará con la Comisión en 2013 sobre los problemas de capacidad aeroportuaria del Reino Unido.

### Desarrollo de Heathrow durante los próximos 5 años

Durante 2012 se han intensificado las conversaciones con las aerolíneas y la Civil Aviation Authority (CAA) en relación al desarrollo del aeropuerto de Heathrow en los próximos años y para preparar la próxima revisión de tarifas, con efecto a partir del 1 de abril de 2014.

El proceso constructivo de entendimiento entre la comunidad de aerolíneas, que operan en Heathrow, y el aeropuerto facilitó la valoración de temas clave, como la inversión de capital, previsiones de tráfico, costes de las operaciones y oportunidades de ingresos comerciales. Este proceso consultivo incluyó la publicación, en julio de 2012, de un primer plan de negocio del aeropuerto a cinco años (a partir del 1 de abril de 2014) y la publicación, a finales del año, del plan de negocio completo.

Desde la publicación del plan de negocio inicial, Heathrow ha reducido el coste previsto para las aerolíneas, que operen en el aeropuerto en el próximo período regulatorio, e identificado oportunidades de mejora en la eficiencia y la productividad. Esto se refleja en el tipo de tarifa propuesta: RPI+5,9% frente al RPI+6,8% del plan de negocio inicial, sin asumir el ajuste inicial significativamente menor a la previsión del número de pasajeros al final del período regulatorio actual.

En el próximo período regulatorio, Heathrow llevará a cabo mejoras significativas en la experiencia del pasajero; reforzará su valor añadido, con una mayor eficiencia y productividad, e incrementará su oferta comercial. El plan de negocio de Heathrow incluye un incremento moderado del tráfico, tras considerar un posible impacto negativo

en el mismo. Heathrow considera esencial reflejar adecuadamente las cifras más probables de tráfico a medio o largo plazo, incluyendo posibles impactos negativos, dado que, históricamente, han llegado a impactar alrededor de un 1,5% de media en el número de pasajeros.

Este plan también establece una inversión de capital propuesta por Heathrow para el período 2014-2019: el Capital Investment Plan (CIP). El CIP está en línea con el masterplan de Heathrow, que prevé continuar el proyecto de construcción de terminales y terminales satélite situadas en posición perpendicular a las dos pistas del aeropuerto. Este proyecto comenzó con la construcción de la Terminal 5 y ha continuado con la construcción de la nueva Terminal 2. El CIP prevé mejoras continuas en la experiencia del pasajero que garanticen instalaciones suficientes para albergar el crecimiento de pasajeros y los cambios en el tamaño de los aviones y permitan costes de operaciones competitivos en Heathrow. Se prevé una inversión aproximada en capital de 3.000 millones de libras (en precios de 2011/12) durante los próximos cinco años.

Los principales puntos del CIP hacen referencia a la nueva Terminal 2, el sistema de equipaje integrado de la Terminal 3, la inversión de Heathrow en el *Crossrail* (sujeta a la aprobación del regulador), la instalación de una nueva tecnología en el control de equipaje exigida para 2018 y las mejoras y repavimentación de pistas de despegue y aterrizaje, y pistas de rodaje.



Está previsto que la Terminal 2 abra sus puertas en los primeros meses del próximo período regulatorio, lo que supondrá mover un gran número de aerolíneas a la nueva terminal. En la primera parte del próximo período regulatorio, está prevista la demolición del módulo que actualmente conecta el edificio satélite de la Terminal 1 y la Terminal 2, abriendo la pista de rodaje entre la Terminal 2 y su edificio satélite de Norte a Sur. Esta operación posibilitará la ampliación de dos módulos adicionales en el edificio satélite.

Esta fase supondrá la demolición de la Terminal 1, la ampliación del edificio principal de la terminal, la construcción de una nueva Terminal 2C satélite, la instalación de un sistema de equipajes de la terminal y la finalización de los túneles de tránsito de pasajeros y equipajes que unen el edificio principal de la terminal con los edificios satélites.

Tras la publicación del plan de negocio, los siguientes pasos del proceso de regulación son la finalización de la investigación y análisis de la CAA (Civil Airports Authority) y la publicación de su propuesta inicial de tarifas, prevista para abril de 2013. Tras el período de consulta, las propuestas finales sobre tarifas serán previsiblemente publicadas en octubre de 2013.

Heathrow llevará a cabo mejoras significativas en la experiencia del pasajero: reforzará su valor añadido, con una mayor eficiencia y productividad, e incrementará su oferta comercial.

### Modernización de la regulación económica de los aeropuertos del Reino Unido

La nueva Ley de Aviación Civil, ratificada a finales de 2012, reemplazó a la Ley de Aeropuertos de 1986 como pieza clave de la legislación británica en la regulación económica de los aeropuertos. La Ley introduce la obligación de la CAA (Civil Airports Authority) de promover la competencia para proteger los intereses de los pasajeros actuales y futuros y de los servicios de carga. Además, se incluyen otras obligaciones para asegurar la existencia de un operador aeroportuario eficiente, capaz de financiar las actividades relacionadas con las obligaciones de su licencia como operador.

Esta Ley pondrá en funcionamiento un régimen de licencias para los aeropuertos, similar al marco regulatorio de otros sectores regulados, como el agua y la energía. Al tratarse de un aeropuerto regulado, Heathrow requerirá una licencia. Las licencias iniciales serán emitidas por la CAA.

El régimen de licencias se está desarrollando actualmente. El borrador de licencia de Heathrow será publicado en abril de 2013 y presentado a la CAA, junto con la publicación de las tarifas del próximo período regulatorio del aeropuerto. La licencia incluirá la posibilidad de sanciones financieras, por ejemplo, en caso de incumplimiento de ciertas condiciones. Heathrow también estará obligado a consultar a los diferentes grupos de interés del aeropuerto sobre los futuros planes de inversión y operación del aeropuerto, a reportar sobre cuestiones medioambientales, a cumplir con unos estándares de servicio y cualquier otra medida diseñada para asegurar una regulación económica del aeropuerto efectiva.

El régimen de licencias también incluirá condiciones relativas a la capacidad financiera de los aeropuertos, como los requisitos mínimos de calificación crediticia, coherente con los propuestos por el Departamento de Transporte en 2009.

## Heathrow

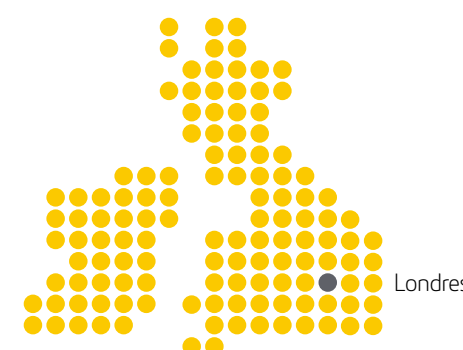


1946 año de inauguración  
 2 pistas  
 4 terminales  
 86 aerolíneas  
 193 destinos  
 70 pasajeros (Mill./año)  
 471.341 vuelos/año  
 1.484.488 carga (t/año)  
 1.227 superficie total (ha)  
 52.200 superficie comercial (m<sup>2</sup>)

- En 2012, Heathrow, el aeropuerto con más tráfico de pasajeros del Reino Unido y de Europa, registró un tráfico de alrededor de 70 millones de pasajeros, un aumento del 0,9% respecto al año anterior.
- Los ingresos alcanzaron los 2.108,5 millones de libras y el EBITDA aumentó un 12,2%, hasta alcanzar los 1.102,6 millones de libras.



## Stansted



1991 año de inauguración  
 1 pista  
 1 terminal  
 14 aerolíneas  
 150 destinos  
 17,5 pasajeros (Mill./año)  
 131.409 vuelos/año  
 209.000 carga (t/año)  
 957 superficie total (ha)  
 10.608 superficie comercial (m<sup>2</sup>)

- En 2012, el aeropuerto londinense de Stansted, el cuarto más grande del Reino Unido, registró un tráfico de aproximadamente 17,5 millones de pasajeros, lo que representa un descenso del 3,2% respecto al año anterior.
- Tras varios años de importantes descensos, 2012 estuvo marcado por un crecimiento en el tráfico después del verano. La disminución, de un 4,6% durante los primeros nueve meses, acabó transformándose en un aumento del 1,8% en el cuarto trimestre. El aumento se debe, en parte, al incremento de capacidad de Ryanair, comparado con el mismo período del año anterior. En el mercado europeo, Stansted registró un descenso de apenas un 0,3%, con 14,1 millones de pasajeros. Sin embargo, en el último trimestre, el tráfico europeo aumentó un 5,3%. Los descensos de tráfico en otros mercados se debieron, principalmente, al cese de algunas rutas. Las cifras de carga en 2012 supusieron un 81% (80,8% en 2011).
- La puntualidad en las salidas se mantuvo en el 88%, cifra similar a la de 2011. El 98% de los pasajeros pasaron por las colas de seguridad en el tiempo señalado por el programa de calidad del servicio de Stansted, que establece el estándar de servicio en el 95%. En 2011, el ratio fue del 97,9%.





## Glasgow



1966 año de inauguración  
 1 pista  
 1 terminal  
 30 aerolíneas  
 90 destinos  
 7,2 pasajeros (Mill./año)  
 72.543 vuelos/año  
 9.706 carga (t/año)  
 341 superficie total (ha)  
 6.978 superficie comercial (m<sup>2</sup>)

- El aeropuerto de Glasgow registró un total de 7,2 millones de pasajeros en 2012, un 4,2% más que el año anterior, debido al aumento de capacidad proporcionado por EasyJet y Jet2 en rutas europeas.
- Con una tasa de puntualidad del 85,2%, Glasgow ha alcanzado los mejores niveles de puntualidad en salidas, medida por la proporción de aviones que despegaron en los 15 minutos posteriores a la hora prevista. En 2011, la tasa de puntualidad ya alcanzó el 83,8%.
- Glasgow mantuvo una alta puntuación en la satisfacción de los pasajeros. Según la encuesta trimestral Airport Service Quality 2012 (ASQ), realizada por Airports Council International (ACI), la satisfacción en 2012 asciende a 3,92 puntos, frente a 3,98 de 2011.

El aeropuerto de Southampton registró 1,7 millones de



Aeropuerto de Glasgow, Reino Unido

## Southampton



1910 año de inauguración  
 1 pista  
 1 terminal  
 12 aerolíneas  
 44 destinos  
 1,7 pasajeros (Mill./año)  
 38.649 vuelos/año  
 250 carga (t/año)  
 144 superficie total (ha)  
 950 superficie comercial (m<sup>2</sup>)

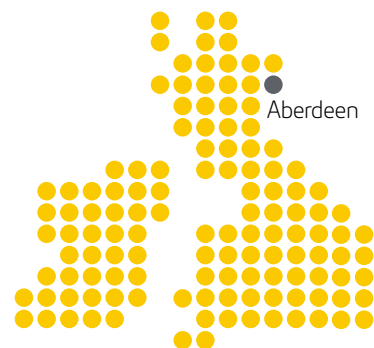
pasajeros en 2012, un 3,9% menos que en 2011. Su crecimiento se vio limitado por Flybe, que canceló varias de las rutas operadas desde el aeropuerto.

- El aeropuerto de Aberdeen registró un total de 3,4 mi-



Aeropuerto de Southampton, Reino Unido

## Aberdeen



lones de pasajeros en 2012, con un aumento del 8,3% desde 2011. El crecimiento se debió principalmente a la solidez de la economía local, basada en las plataformas petrolíferas, y a la extensión de la pista principal del aeropuerto, terminada en octubre de 2011.

- En 2012, Aberdeen alcanzó las mayores tasas de puntualidad en las salidas, medidas por la proporción de aviones que despegaron en los quince minutos posteriores a la hora prevista. La tasa se situó en el 82,5%.

1934 año de inauguración  
4 pistas  
5 terminales  
22 aerolíneas  
45 destinos  
3,4 pasajeros (Mill./año)  
102.165 vuelos/año  
6.890 carga (t/año)  
215 superficie total (ha)  
1.825 superficie comercial (m<sup>2</sup>)



# informe de gestión

71

evolución de los negocios

86

evolución previsible de los negocios

88

informe relativo a medio ambiente, personal, I+D,...

88

informe de gobierno corporativo

88

informe de la comisión de auditoría y control

Foto: © José Manuel Bellés, Facultad de matemáticas de Varsovia, Polonia.





ferrovial



**Informe de Gestión Consolidado 2012**

**Ferrovial S.A. y sociedades dependientes**

**Consejo de Administración  
19 de febrero de 2013**

**I. EVOLUCION DE LOS NEGOCIOS DEL GRUPO EN 2012**

**VISION GENERAL**

**Generación de Caja**

El flujo de operaciones, excluidos proyectos de infraestructuras, crece un 78%, alcanzando los 909 millones de euros (€510Mn en 2011).

Este importante incremento se produce por el aumento de los dividendos recibidos de la 407ETR (€198Mn Vs €133Mn), el inicio del reparto de dividendos por Heathrow Airport Holdings (HAH) (€143Mn) y la alta generación de caja en Servicios (máximos históricos en €491Mn), que triplica la cifra del ejercicio anterior (€164Mn).

La alta generación de caja se sustenta en la fortaleza de la demanda de los principales activos de infraestructura. Tanto Heathrow (LHR) como la autopista 407ETR cierran el ejercicio en máximos históricos de tráfico, a pesar de incrementos significativos en las tarifas (LHR +12,7%, 407ETR +8,5%).

Durante el ejercicio se cerraron dos operaciones de desinversión por el 16,34% de HAH (10,62% a Qatar Holding y 5,72% a CIC International), por un total de 894 millones de euros.

Gracias a la elevada generación de caja y a las desinversiones realizadas, la posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructura (PNT) mejora por sexto año consecutivo, hasta situarse en 1.489 millones de euros (€906Mn en 2011).

La mencionada mejora en la PNT se produce tras haber distribuido 832 millones de euros en dividendos (€367Mn en 2011).

**Evolución de los negocios**

Las ventas del periodo alcanzaron los 7.686 millones, con un RBE de 927 millones que crece un 13%.

En Autopistas, se observan síntomas de recuperación en EE.UU. tras un periodo prolongado de caídas en el tráfico, especialmente en vehículos

pesados. En Europa, las subidas de tarifas compensan parcialmente los menores tráficos.

Servicios se muestra como una división particularmente resistente, con una evolución positiva de las ventas (+4,6%), gracias al crecimiento en el Reino Unido. En Construcción se mantiene la tendencia de ejercicios anteriores; caídas en la actividad doméstica compensadas por el crecimiento internacional, especialmente en EE.UU..

Se obtuvieron importantes adjudicaciones de contratos a largo plazo en Servicios (Sheffield), Autopistas, donde un consorcio participado por Cintra resultó adjudicatario de la Extensión Este de la autopista 407ETR y Construcción, donde destaca la adjudicación de la autopista US 460 en Virginia.

**Financiaciones**

En 2012, la autopista 407ETR ha realizado dos emisiones de largo plazo por valor de 600 millones de dólares canadienses, lo que ha permitido refinanciar por adelantado el vencimiento de 2014. En abril, emitió 400 millones de dólares canadienses con un cupón del 4,19% y vencimiento en 2042. En septiembre, emitió un bono de 200 millones de dólares canadienses con un cupón del 3,98% y vencimiento en 2052. En 2012, HAH emitió bonos por un valor superior a los 3.000 millones de libras, dentro de su estrategia de financiación a largo plazo a través del mercado de capitales, incluyendo una primera emisión denominada en francos suizos y otra en dólares canadienses, junto con diversas colocaciones privadas.

Con posterioridad al cierre del ejercicio, Ferrovial completó con éxito una emisión de bonos de 500 millones de euros a cinco años, con un cupón anual del 3,375%, tratándose de la primera emisión de bonos corporativos que realiza la compañía. Se recibieron peticiones por más de 5.590 millones de euros. Los fondos obtenidos se han destinado a la amortización anticipada de deuda corporativa.

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	7.686,4	7.445,8	3,2	0,9
Resultado Bruto de Explotación	926,8	817,2	13,4	11,2
Resultado Explotación	708,0	625,2	13,2	10,6
Resultado neto	709,7	1.242,5	-42,9	n.s.
Inversiones netas	579,8	936,0	-38,1	

	dic-12	dic-11	Var (Mn)
Deuda neta consolidada	-5.105,5	-5.170,9	65
Deuda neta ex-proyectos Infra	1.489,2	906,6	583

	dic-12	dic-11	Var (%)
Cartera de Construcción	8.699	9.997	-13,0
Cartera de Servicios	12.784	12.425	2,9

	dic-12	dic-11	Var (%)
Evolución del tráfico			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.340.004	2.325.517	0,6
Chicago Skyway (IMD)	42.228	42.066	0,4
Indiana Toll Road (IMD)	27.459	27.142	1,2
Autema (IMD)	15.056	19.114	-21,2
Ausol I (IMD)	12.537	14.254	-12,0
Ausol II (IMD)	14.099	15.576	-9,5
Heathrow (Mn pasajeros)	70,0	69,4	0,9

## AUTOPISTAS

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	381,4	389,7	-2,1	-3,1
RBE	271,6	283,2	-4,1	-5,1
Margen RBE	71,2%	72,7%		
RE	204,4	230,5	-11,3	-12,2
Margen RE	53,6%	59,1%		

La evolución en 2012 se ve afectada en ventas y RBE principalmente por la falta de pago por la administración de las cuentas de compensación de las autopistas españolas R4 y Ocaña-La Roda (23 millones de euros en 2011), por la reversión de provisiones relacionadas con el IVA (20 millones de euros) en Autema y por las caídas de tráfico, parcialmente compensadas por el aumento de tarifas. La autopista de Azores entró en explotación en diciembre de 2011 con el consiguiente efecto positivo por el incremento en el perímetro de consolidación de 2012, que también se vio incrementado por la apertura al tráfico de la SH-130 en Texas el 11 de noviembre de 2012.

### Evolución del tráfico

En España, el tráfico en todos los corredores sigue cayendo, con un deterioro apreciable en el cuarto trimestre. Dicho retroceso se explica por el deterioro en la economía y el alza en el precio del combustible.

Al descenso en el tráfico de los corredores se le suma una continua pérdida de cuota de captura de las autopistas de peaje, por dos razones fundamentales: las caídas de tráfico acumuladas desde el comienzo de la crisis han redundado en una considerable mejora de las condiciones de circulación en las alternativas gratuitas. En segundo lugar la disminución en la predisposición al pago de peajes en tiempos de crisis, se acentúa en

los últimos trimestres por la incertidumbre generada en torno a la economía española, la pérdida de poder adquisitivo tras las medidas impositivas adoptadas por el gobierno y el aumento del desempleo.

A todo ello hay que sumar la subida del IVA del 18% al 21% desde el 1 de septiembre, que ha supuesto un incremento del +2,5% en la tarifa percibida por los usuarios.

Otras circunstancias particulares están teniendo impacto en el tráfico de las autopistas españolas:

En Ausol, la subida del peaje (+7,5%) aplicada desde el 29 de julio, motivada por la cancelación de una cuenta de compensación aprobada en 1999 por rebajas de tarifas en la época, y la apertura al tráfico del túnel de San Pedro de Alcántara el 26 de junio, impactaron negativamente en el tráfico de la autopista.

En Autema, la entrada en vigor desde enero del nuevo decreto de tarifas, suprime la bonificación a los usuarios locales del tramo Sant Cugat-Terrassa e introduce nuevos descuentos a usuarios frecuentes en dicho tramo, a vehículos ecológicos y a vehículos con alta ocupación en toda la autopista. Esta autopista tiene un mecanismo de compensación que garantiza su resultado de explotación, según acuerdo del año 1999.

El resto de autopistas europeas también se ven afectadas por el fuerte incremento en el precio del combustible. (Portugal e Irlanda en máximos históricos).

En Portugal, la modificación del contrato concesional en la autopista de Norte Litoral elimina el riesgo de tráfico, estando el contrato de la autopista del Algarve en proceso de modificación en términos similares.

Irlanda: En M4 y M3 se observan ligeras caídas del tráfico, por el empeoramiento de la situación económica y el incremento del precio del combustible. Como nota positiva, el tráfico de pesados mejora, gracias a un continuo incremento en la cuota de captura en los corredores.

Integración global	Tráfico - IMD			Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var. (pbs)
Chicago Skyway	42.228	42.066	0,4%	55,0	49,0	12,3%	47,6	41,7	14,0%	86,5%	85,2%	132
SH-130	6.201			1,8		n.s.	1,0	0,4	n.s.	53,7%		
Ausol I	12.537	14.254	-12,0%									
Ausol II	14.099	15.576	-9,5%									
Ausol				48,5	53,4	-9,2%	36,6	40,4	-9,4%	75,5%	75,6%	-13
Autema*	15.056	19.114	-21,2%	84,0	81,7	2,8%	92,2	68,4	34,7%	109,7%	83,7%	2.597
Radial 4	5.588	6.796	-17,8%	14,7	30,9	-52,3%	4,2	21,8	-80,9%	28,2%	70,6%	-4.235
Ocaña-La Roda	3.191	3.822	-16,5%	13,5	24,2	-44,0%	5,7	16,9	-66,1%	42,3%	69,9%	-2.761
M4	25.306	25.759	-1,8%	21,3	21,4	-0,7%	14,5	14,6	-0,5%	68,1%	67,9%	15
M3*	25.528	25.935	-1,6%	20,4	35,7	-42,8%	15,1	29,7	-49,2%	73,9%	83,2%	-934
Euroscut Algarve				39,2	34,9	12,3%	34,4	29,8	15,7%	87,9%	85,3%	256
Euroscut Norte Litoral*				40,3	44,1	-8,7%	34,0	39,4	-13,7%	84,4%	89,2%	-488
Azores	8.186	8.174	n.s.	21,1	0,9	n.s.	17,1	0,7	n.s.	81,1%	71,2%	n.s.
Matrices & Otros				21,6	13,5	n.s.	-30,7	-20,5	n.s.			
<b>Total</b>				<b>381,4</b>	<b>389,7</b>	<b>-2,1%</b>	<b>271,6</b>	<b>283,2</b>	<b>-4,1%</b>	<b>71,2%</b>	<b>72,7%</b>	<b>-145</b>

Puesta en equivalencia	Tráfico - IMD			Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var. (pbs)
407 ETR (VKT)	2.340.004	2.325.517	0,6%	569,2	489,6	16,3%	471,6	401,7	17,4%	82,9%	82,0%	82
Indiana Toll Road	27.459	27.142	1,2%	151,9	133,3	13,9%	123,0	109,1	12,8%	81,0%	81,8%	-79
Ionian Roads	29.223	34.442	-15,2%	57,9	66,2	-12,6%	15,9	37,6	-57,5%	27,6%	56,8%	n.s.

\* Autopistas consideradas activo financiero.

Norteamérica:

		T1	T2	T3	T4
Chicago Skyway	2011	-6,5%	-5,5%	-7,6%	-6,2%
	2012	-0,7%	+1,1%	+0,4%	+0,7%
Indiana Toll Road	2011	-1,6%	-3,8%	-4,1%	-1,0%
	2012	1,9%	2,6%	-0,5%	1,3%

El tráfico en las autopistas americanas continúa mejorando, apoyado en la modesta mejora de la economía y la bajada del precio de la gasolina.

Indiana Toll Road: la autopista confirma la tendencia de recuperación del tráfico, tras la finalización de las obras de mejora y ampliación y el incremento de del límite de velocidad de 55 millas por hora a 70 millas en un tramo de la misma. La finalización de las obras mencionadas produjo un incremento especialmente significativo en el tráfico de vehículos pesados.

Chicago Skyway: el crecimiento del 0,7% en el cuarto trimestre supone el tercer trimestre consecutivo de subida tras un periodo prolongado de caídas que comenzó en 2009. Destaca especialmente el crecimiento en el tráfico de vehículos pesados, inducido por la finalización de las obras de mejora en la contigua Indiana Toll Road.

Apertura al tráfico de la autopista SH-130 el 24 de octubre, comenzando el cobro a usuarios el 11 de noviembre. Distintos efectos impactaron de forma extraordinaria en el tráfico de las primeras semanas de explotación del activo, como la celebración del Gran Premio de F1 con un incremento del 40% del tráfico en el fin de semana de la carrera, o la inclusión de la autopista en el algoritmo de rutas de Google Maps que supuso un incremento del 14% respecto a las semanas anteriores. La autopista experimenta una mayor ocupación en los días previos a festivo por lo que la fiesta de *Acción de gracias* en miércoles supuso el máximo de utilización hasta la fecha.

## Otros asuntos relevantes

### RADIAL 4

El 14 de septiembre, el Consejo de Administración de la autopista Radial 4 acordó solicitar la declaración judicial de concurso de acreedores. El pasado 4 de octubre se recibió el auto de aceptación de la solicitud de declaración de concurso voluntario de acreedores.

El proyecto de la Radial 4 se ha visto directamente afectado por factores ajenos al mismo (reducción sustancial del tráfico previsto, sobrecostes de expropiación, crisis económica...) que impiden, en las condiciones actuales, atender diversos compromisos de pago con expropiados y entidades financieras. En esta decisión ha sido relevante que las posibles medidas de apoyo a la concesión legalmente previstas no han sido efectivamente implementadas por el órgano de contratación. A la vista de todo lo anterior, se ha tomado la mencionada decisión, por otra parte legalmente preceptiva, en la confianza de que pueda alcanzarse una solución en los próximos meses.

La inversión relativa a este proyecto se encuentra totalmente provisionada. Por lo que de la resolución de la situación concursal, no se prevé impacto negativo alguno en las cuentas de Ferrovial.

La deuda neta asociada a este activo asciende a 580 millones de euros.

Como resultado de la presentación de concurso se produjo la terminación de los acuerdos de espera con los bancos acreedores.

### OCAÑA - LA RODA

La autopista Ocaña-La Roda, solicitó la declaración judicial de concurso de acreedores el pasado 19 de octubre. El pasado 4 de Diciembre se recibió el auto de aceptación de la solicitud de declaración de concurso voluntario de acreedores.

La inversión relativa a este proyecto se encuentra totalmente provisionada. Por lo que de la resolución de la situación concursal, no se prevé impacto negativo alguno en las cuentas de Ferrovial.

La deuda neta asociada a este activo asciende a 529 millones de euros.

Como resultado de la presentación del concurso de acreedores, se produjo el vencimiento anticipado del contrato de financiación, que venció el 31 de diciembre de 2012.

### INCREMENTO DE TARIFAS EN INDIANA TOLL ROAD

El pasado 1 de julio entraron en vigor las nuevas tarifas, que suponen un aumento para los vehículos ligeros que no utilizan transponder en un viaje estándar por la totalidad de la autopista de 7,7% y 2,7% para los tramos abierto y cerrado respectivamente. En el caso de los pesados el incremento fue del 1,5% en el tramo abierto y 3,9% en el tramo cerrado.

### DIFERENCIACIÓN ENTRE ACTIVOS FINANCIEROS Y ACTIVOS INTANGIBLES

En aplicación de la IFRIC 12, los contratos de concesiones se pueden clasificar en dos tipos: activo intangible y activo financiero. Se trata como activos financieros aquellos que tienen algún mecanismo de garantía de ingresos, y por tanto no tienen riesgo de tráfico. En el caso de Cintra las concesiones tratadas como activos financieros son las siguientes: Autema, Norte Litoral y M-3. En el caso de la autopista Norte Litoral la clasificación como activo financiero se debe al cambio en las condiciones del contrato, pasando de peaje en sombra a cobro por disponibilidad.

## Adjudicaciones

Canadá: 407 East extension (pago por disponibilidad) (Cintra 50%). Inversión total del proyecto de 1.100 millones de dólares canadienses.

España: Autovía de Alanzora (Entre Purchena y Huerca-Overa) (Cintra 16,25%). El 15 de marzo se firmó el Contrato de Concesión. Pago por disponibilidad, 30 años de concesión con una inversión total del proyecto aproximada de 145 millones de euros.

A-66 (Benavente - Zamora) (Cintra 20%). El 14 de diciembre se firmó el Contrato de Concesión. Pago por disponibilidad, 30 años de concesión con una inversión total del proyecto aproximada en construcción de 192 millones de euros.

Cintra actuó como asesor financiero en el proyecto US 460, donde un consorcio liderado por Ferrovial Agromán (Ferrovial 70%) resultó adjudicatario el pasado 9 de octubre de 2012. El cierre comercial y financiero se produjo el 20 de diciembre de 2012.

## Proyectos en licitación

A pesar de la incertidumbre en los mercados, se observa un ligero repunte en la actividad promotora de las Administraciones Públicas en algunos de los mercados internacionales objetivo de Ferrovial.

En Norteamérica, se están evaluando distintos proyectos en diversos Estados y en Europa, se está trabajando en distintos proyectos.

La compañía también estudia proyectos en otros mercados como Australia y Latino América.

## 407ETR

Dólares canadienses	dic-12	dic-11	Var (%)
Ventas	734,0	675,0	8,7
RBE	608,2	553,8	9,8
Margen RBE	82,9%	82,0%	
RE	547,6	495,4	10,5
Margen RE	74,6%	73,4%	
Resultado financiero	-300,1	-318,8	5,9
Resultado antes de impuestos	247,5	176,6	40,2
Impuesto de sociedades	-70,3	-43,7	-60,6
<b>Resultado neto</b>	<b>177,2</b>	<b>132,9</b>	<b>33,4</b>
<b>Resultado neto atribuible a Ferrovial</b>	<b>76,6</b>	<b>57,4</b>	<b>33,4</b>
<b>Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros)</b>	<b>46,0</b>	<b>30,5</b>	<b>51,0</b>

Nota: tras la transmisión del 10% realizada por Ferrovial en 2010, la autopista pasó a integrarse por puesta en equivalencia, de acuerdo con el porcentaje de participación que controla Ferrovial (43%).

407ETR alcanza importantes crecimientos en ventas +8,7% y RBE +9,8% en moneda local. Esta positiva evolución combina el incremento de tarifas del pasado 1 de febrero y la evolución del tráfico. El ingreso medio por viaje ha aumentado un 8,5% respecto a 2011.

407ETR aporta al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 46 millones de euros, después de la amortización anual del intangible generado tras la venta del 10% realizada en 2010, que se amortiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

### DIVIDENDOS

Millones de dólares canadienses	2012	2011	Var. %
T1	87,5	82,5	+6,6
T2	87,5	82,5	+6,6
T3	87,5	82,5	+6,6
T4	189,9		
T4	147,3		
Total T4	337,1	102,3	+229,6
<b>Total</b>	<b>599,9</b>	<b>348,8</b>	<b>+72,0%</b>
Extraordinario		110,0	
<b>Total</b>	<b>599,9</b>	<b>458,8</b>	<b>+30,7%</b>

Tras las distribuciones del cuarto trimestre, los dividendos alcanzaron CAD600Mn en 2012. Presentamos el detalle histórico de los dividendos:

Millones de dólares canadienses	Total	Var. %
2008	135	+12,5
2009	190	+40,7
2010	300	+57,9
2011	459	+52,9
2012	600	+30,7

### TRÁFICO

La evolución del tráfico, medido en kilómetros recorridos (VKT), (+0,6%) supone una mejora frente al mismo periodo del año anterior (-0,5%), gracias tanto al aumento en el número de viajes (+0,1%) como de la distancia media recorrida (+0,5%). Desde mediados de 2011 se aprecia estabilidad en el tráfico de vehículos ligeros e incremento en vehículos pesados, reflejando la correlación con la recuperación económica en la provincia de Ontario.

### DEUDA NETA

407ETR cerró el ejercicio con una posición de deuda neta de 5.219 millones de dólares canadienses.

La compañía no tiene vencimientos significativos de deuda hasta el año 2015 (500 millones de dólares canadienses).

### EMISIONES DE DEUDA

La última emisión de la 407ETR se realizó el 6 de septiembre; bono por valor de 200 millones de dólares canadienses, con un cupón del 3,98% y vencimiento en 2052. En abril de 2012 realizó una emisión por valor de 400 millones de dólares canadienses, con un cupón del 4,19% y vencimiento en abril de 2042 que permitió refinanciar por adelantado el vencimiento de 2014.

### CALIFICACIÓN CREDITICIA

S&P: "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada).

DBRS: "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada).

### TARIFAS 407ETR

La tabla compara las tarifas de 2011 y 2012 (incremento 1 de febrero).

Dólares canadienses	2012	2011
<b>Regular Zone</b>		
Peak Period		
Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm	24,20¢ /km	22,75¢ /km
Peak Hours		
Lun-vie: 7am-9am (2010: 7.30am-8.30am), 4pm-6pm	25,20¢ /km	22,95¢ /km
<b>Light Zone</b>		
Peak Period		
Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm	22,60¢ /km	21,25¢ /km
Peak Hours		
Lun-vie: 7am-9am, 4pm-6pm	23,55¢ /km	21,45¢ /km
<b>Midday Rate</b>		
Laborables 10am-3pm	21,00¢/km	19,35¢/km
<b>Off Peak Rate</b>		
Laborables 7pm-6am, Fin de semana & vacaciones	19,35¢/km	19,35¢/km
Transponder: Alquiler mensual	\$3,00	\$2,75
Transponder: Alquiler anual	\$21,50	\$21,50
Video peaje por trayecto	\$3,80	\$3,65
Cargo por trayecto (No es un cargo por km.)	\$0,60	\$0,50

### APERTURA DE CARRILES

El 29 de agosto se abrió al tráfico la ampliación de los segmentos C5 y C6 (un carril en cada sentido de 16 km de longitud cada uno), siendo estos segmentos los primeros en alcanzar su configuración final.

## SERVICIOS

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.951,1	2.820,6	4,6	1,3
RBE	313,6	311,8	0,6	-2,0
Margen RBE	10,6%	11,1%		
RE	203,3	207,4	-2,0	-5,2
Margen RE	6,9%	7,4%		
Cartera	12.783,9	12.424,7	2,9	1,5

En términos comparables, la cuenta de Servicios muestra un ligero crecimiento de ventas +1,3%, con una evolución ligeramente negativa del RBE -2,0%.

El incremento de las ventas se produce por el crecimiento en Reino Unido (+8,3%) que compensa la caída de la actividad en España (-5,0%), donde se mantiene la tendencia de trimestres anteriores como consecuencia de las dificultades del entorno económico. El menor margen RBE y RE es consecuencia de impactos positivos no recurrentes en Amey en el ejercicio anterior y de la menor actividad en España.

## Negocios de España

	dic-12	dic-11	Var (%)
Ventas	1.460,6	1.536,9	-5,0
RBE	195,3	198,4	-1,6
Margen RBE	13,4%	12,9%	
RE	102,4	110,7	-7,6
Margen RE	7,0%	7,2%	
Cartera	5.576,9	6.172,1	-9,6

Las cifras de España incluyen los gastos de servicios centrales y del inicio de actividades en otros países (Polonia). Excluidos estos impactos el RBE y RE del negocio español se reducirían un 1% y 6,6% frente al -1,6% y -7,6% reportado, mostrando la solidez del negocio en un entorno económico muy exigente.

En línea con lo que viene sucediendo todo el año, ventas y RBE son inferiores a 2011 en un 5% y un 1,6% respectivamente. La caída del RE es superior (-7,6%) al ser 2012 el primer año completo de determinados contratos con elevados niveles de amortización. Este es el caso de nuevos contratos de recogida y tratamiento de Murcia o el mantenimiento de carreteras de la autovía A2.

No obstante, a pesar de esta reducción de la actividad, los márgenes sobre ventas se mantienen en línea con los de 2011 como consecuencia del control de costes, que en los últimos años se han ido adaptando a la reducción de actividad, y la gestión activa de la calidad de la cartera.

En el negocio de Recogida y Tratamiento de Residuos, la menor actividad económica provoca una caída de las toneladas de residuo gestionadas frente a 2011 (-10%). En los contratos de recogida de residuos urbanos y limpieza viaria se produce una caída de ventas por las reducciones de servicios en algunos ayuntamientos, motivadas por las restricciones presupuestarias, así como el abandono o no renovación de contratos de baja rentabilidad o con problemas de cobro.

En la actividad de Mantenimiento de Infraestructuras se produce una caída de ventas por las reducciones de servicios solicitadas por los

clientes, siendo especialmente significativas las del Ministerio de Fomento en los contratos de mantenimiento de carreteras. Adicionalmente, también en esta actividad la compañía ha mantenido un mayor control en la selección de cartera con el objetivo de controlar la inversión en circulante y proteger la rentabilidad.

El importe cobrado a raíz de los Reales Decretos 4 y 7 de 2012 para el pago a proveedores de las Administraciones Públicas ascendió a 499 millones de euros.

## AMEY

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	1.490,6	1.283,7	16,1	8,3
RBE	118,3	113,3	4,4	-2,6
Margen RBE	7,9%	8,8%		
RE	100,9	96,7	4,4	-2,6
Margen RE	6,8%	7,5%		
Cartera	7.207,0	6.252,6	15,3	12,1

Las ventas incrementan en términos comparables (+8,3%), por la puesta en marcha de diversos contratos, destacando el de transporte y custodia de reclusos adjudicado en 2011 o el de mantenimiento de infraestructuras de la ciudad de Sheffield. El resto del crecimiento se debe a la mayor facturación de contratos en cartera, destacando el mantenimiento de carreteras del área 9 y del área de Londres por trabajos extras con motivo de los JJ.OO., trabajos finalizados en el primer semestre del año.

A pesar del crecimiento de las ventas, el RBE (-2,6%) y RE (-2,6%) son inferiores a los del ejercicio anterior, como consecuencia de resultados no recurrentes registrados en 2011 por ventas de maquinaria (7 millones) y de costes relacionados con la puesta en marcha de nuevos contratos en 2012.

## Cartera

La cartera se sitúa en 12.784 millones de euros (+2,9% vs diciembre 2011), crecimiento determinado por el incremento de la cartera de Amey

En Reino Unido, el contrato para el mantenimiento de infraestructuras urbanas de Sheffield, por 1.414 millones de euros y 25 años, entra en la cartera una vez alcanzado el cierre financiero en agosto de 2012.

En España destacan, en el negocio de recogida y tratamiento de residuos, la adjudicación de dos plantas de tratamiento en Canarias (18 años), la renovación del contrato de recogida de residuos urbanos y limpieza viaria de San Vicente de Raspeig (8 años) y la renovación por un año del contrato de limpieza y mantenimiento de zonas verdes en Madrid (10 distritos). En el negocio de mantenimiento de infraestructuras y facility management, además del contrato de gestión energética de Torrejón, por 20 años, destacan el contrato de mantenimiento de diversos tramos de la red de carreteras del Estado (3 años), el nuevo contrato de servicio de atención telefónica del Ayuntamiento de Madrid (4 años) y el mantenimiento de servicios energéticos en las instalaciones de alumbrado exterior del municipio de Soto del Real en Madrid.

## CONSTRUCCIÓN

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	4.325,6	4.243,8	1,9	0,1
RBE	336,9	246,4	36,8	33,0
Margen RBE	7,8%	5,8%		
RE	298,4	213,9	39,5	35,4
Margen RE	6,9%	5,0%		
Cartera	8.699,4	9.997,2	-13,0	-14,2

La actividad se mantiene estable durante 2012 en términos comparables (+0,1%), manteniendo la dinámica de los últimos ejercicios; caída significativa de la actividad en España, compensada con el fuerte crecimiento internacional.

El RBE presenta un crecimiento del 33% hasta alcanzar los 337 millones principalmente por la liquidación y regularización de provisiones por finalización de obras por un importe neto de 135 millones de euros.

## Cartera

	dic-12	dic-11	Var (%)
Obra civil	6.837,4	7.602,4	-10,1
Edif. Residencial	284,2	363,7	-21,9
Edif. No Residencial	867,2	1.334,8	-35,0
Industrial	710,6	696,3	2,1
<b>Total</b>	<b>8.699,4</b>	<b>9.997,2</b>	<b>-13,0</b>

La cartera se reduce respecto a diciembre de 2011 un 13% por la elevada ejecución de obra, el menor ritmo de adjudicación de nuevos contratos, la salida del perímetro de PNI (€275Mn tras su desconsolidación en noviembre) y las rescisiones de contratos (destacando €272Mn por la rescisión de parte de la obra de Central Greece).

La capacidad de desarrollar proyectos complejos, como las autopistas LBJ y NTE en Texas, está posicionando a Ferrovial en Estados Unidos como un referente en el mercado.

Durante el ejercicio se han incluido en la cartera importantes proyectos de obra civil internacional, como el contrato de construcción de la autopista 407ETR East-extension en Canadá o la autopista US 460 en Virginia.

La cartera internacional asciende a 6.060 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (2.640 millones de euros). El peso de la cartera Internacional continúa incrementando y supone ya el 70% del total.

La cartera doméstica ha sufrido una caída del 17%, motivada principalmente por la caída de la licitación pública en España (-45%).

## Mercados

La división de Construcción modificó desde el tercer trimestre del presente ejercicio su estructura interna de gestión, con el objeto de adaptarse a la nueva realidad del mercado. Las compañías Budimex y Webber continúan reportando directamente, mientras que España se engloba como un área más de actividad no aislada de otros mercados.

## Budimex

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	1.420,3	1.323,5	7,3	8,1
RBE	57,2	71,0	-19,4	-18,8
Margen RBE	4,0%	5,4%		
RE	45,1	63,6	-29,1	-28,5
Margen RE	3,2%	4,8%		
Cartera	1.193,9	1.919,7	-37,8	-43,1

Importante crecimiento en ventas, por el desarrollo de obras de volumen relevante y por mejores condiciones climatológicas. El descenso de la rentabilidad se produce principalmente por las pérdidas generadas en las obras de PNI, que dejó de consolidarse a partir de noviembre tras presentación del concurso de acreedores el 24 de agosto 2012. Excluyendo PNI las ventas habrían crecido un 4% el RBE +8% y la caída de la cartera se reduciría hasta el 27%.

La cartera se sitúa en 1.194 millones de euros, 43,1% inferior a la de 2011, reflejando la anunciada caída de la inversión pública en carreteras, la finalización de obras relevantes y la exclusión de la Cartera de PNI (€275Mn) tras su desconsolidación en noviembre.

## Webber

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	591,5	424,9	39,2	28,4
RBE	23,0	17,1	34,5	22,8
Margen RBE	3,9%	4,0%		
RE	17,7	11,4	55,1	40,9
Margen RE	3,0%	2,7%		
Cartera	1.288,3	1.650,6	-21,9	-20,5

Fuerte crecimiento de las ventas en moneda local (+28%) por el inicio de las obras adjudicadas el año pasado y el mayor nivel de ejecución de las "managed lanes". En euros las ventas crecen un +39% por la debilidad del euro frente al dólar americano.

Este importante nivel de ejecución tras la elevada contratación en 2011 determina la caída de la cartera (-20,5%).

## Resto de mercados

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.313,9	2.495,3	-7,3	-9,1
RBE	256,7	158,3	62,2	56,3
Margen RBE	11,1%	6,3%		
RE	235,6	138,9	69,7	62,8
Margen RE	10,2%	5,6%		
Cartera	6.217,2	6.426,9	-3,3	-3,2

Las ventas caen principalmente por la evolución del mercado español (-24%). Las obras relacionadas con las nuevas autopistas en Texas siguen presentando una positiva evolución. El incremento de la rentabilidad se debe principalmente a la liberación de provisiones por finalización de proyectos que no se ve compensada por el inicio de nuevos proyectos.

El importe cobrado a raíz de los Reales Decretos 4 de 2012 para el pago a proveedores de las Administraciones Públicas ascendió a 190 millones de euros.

## AEROPUERTOS

El pasado 15 de octubre se anunció que la marca comercial BAA dejaba de utilizarse, siendo sustituida por HAH. Existen diversas razones para este cambio, entre las que se encuentra el hecho de que Heathrow supone el 95% del antiguo Grupo una vez vendido Stansted.

En el ejercicio 2012 se cerraron dos operaciones de desinversión en HAH. Con fecha 17 de agosto se anunció la venta de un 10,62% del Grupo a Qatar Holding por 478 millones de libras y el pasado 31 de octubre se comunicó la venta del 5,72% a CIC International por 257,4 millones de libras. Ambas operaciones completadas en 2012.

La aportación de Aeropuertos al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial es de 231 millones de euros; gracias principalmente a los siguientes extraordinarios: 98 millones por la plusvalía de la venta del aeropuerto de Edimburgo, el impacto positivo de la reducción en dos puntos de la tasa impositiva en RU (€90Mn) y 65 millones por valoración a precio de mercado de la cartera de derivados. La plusvalía por la venta del 16,34% en HAH ascendió a 186 millones (€115Mn en la línea de deterioro y enajenación de inmovilizado y €71Mn como plusvalía fiscal).

## Evolución del tráfico

Heathrow (+0,9%), alcanza en 2012 un nuevo máximo histórico con 70,0 millones de pasajeros. Caracterizado por niveles de ocupación más altos (75,6% vs 75,2% en 2011), que supone un récord en la historia del aeropuerto.

La evolución subyacente del tráfico fue positiva durante 2012, aunque experimentó fluctuaciones durante el ejercicio: El primer trimestre evolucionó muy favorablemente ayudado por el día adicional al ser un año bisiesto y el adelanto de la Semana Santa respecto al año anterior. En el segundo trimestre, sin embargo, el tráfico estuvo impactado por el adelanto de la Semana Santa y la boda real, que tuvo lugar en abril 2011. En el tercer trimestre el tráfico en Heathrow se vio afectado, en julio y agosto, por los Juegos Olímpicos Londres 2012; con una disminución de más de 400.000 pasajeros, debido a que los pasajeros ingleses permanecieron en el país para participar en los mismos y los viajeros no ingleses evitaron viajar a Reino Unido para evitar contratiempos. Desde entonces el crecimiento del tráfico ha sido continuo, alcanzándose meses récord en septiembre, noviembre y diciembre (4T +1,6%).

Por mercados, el crecimiento de Heathrow viene motivado por la favorable evolución de las rutas del Atlántico Norte (+3,2%). El tráfico a otros destinos de largo recorrido disminuye marginalmente. Destaca la mejora de las rutas a Brasil, Oriente Medio (recuperación parcial a pesar de la inestabilidad de la región) y el lejano Oriente (recuperación del tráfico tras el Tsunami de Japón en 2011), compensado con la debilidad de las rutas a África e India. El tráfico europeo aumenta modestamente con variaciones según los mercados (+0,6%), reflejando la situación macroeconómica en los diferentes países.

El tráfico en Stansted cae un 3,2%. Destaca la vuelta al crecimiento desde el verano después de varios años de recortes. En los nueve primeros meses del año el tráfico cae un 4,6% creciendo un 1,8% en el último trimestre. Este crecimiento está motivado por el incremento de capacidad de Ryanair en su programa de invierno.

Evolución del tráfico por destinos:

	2012	2011	Var. (%)
Reino Unido	16,8	16,9	-0,7%
Europa	45,1	44,7	0,9%
Larga distancia	37,8	37,6	0,5%
<b>Total</b>	<b>99,7</b>	<b>99,2</b>	<b>0,5%</b>

## Tarifa

Las subidas de tarifas aeronáuticas máximas aplicables para el ejercicio regulatorio 2012/2013 entraron en vigor el 1 de abril de 2012.

La tabla siguiente compara los incrementos de tarifas en 2011 y 2012:

	2012	2011	Regulación
Heathrow	+12,7%	+12,2%	RPI+7,5%
Stansted	+6,8%	+6,3%	RPI+1,63%

Las tarifas que entrarán en vigor el 1 de abril de 2013 se calculan considerando la inflación de agosto-12, que fue del 2,9%. El incremento de tarifas será en Heathrow del 10,4%.

Libras	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE				
	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var.	dic-12	dic-11	Var. (pbs)		
Heathrow	70,0	69,4	0,9%	2.108	1.936	8,9%	1.103	983	12,2%	52,3%	50,8%	155		
Heathrow express				181	174	4,2%	67	62	6,8%	36,8%	35,9%	89		
<b>Total Heathrow</b>	<b>70,0</b>	<b>69,4</b>	<b>0,9%</b>	<b>2.289</b>	<b>2.110</b>	<b>8,5%</b>	<b>1.169</b>	<b>1.045</b>	<b>11,9%</b>	<b>51,1%</b>	<b>49,5%</b>	<b>154</b>		
Stansted	17,5	18,0	-3,2%	242	234	3,0%	94	87	8,3%	39,0%	37,1%	190		
<b>Total Regulados</b>	<b>87,4</b>	<b>87,4</b>	<b>0,0%</b>	<b>2.531</b>	<b>2.344</b>	<b>8,0%</b>	<b>1.263</b>	<b>1.132</b>	<b>11,6%</b>	<b>49,9%</b>	<b>48,3%</b>	<b>163</b>		
Edinburgh *				42	41	3,9%	17	16	2,4%	39,2%	39,7%	-56		
Glasgow				7,2	6,9	4,2%	87	82	5,9%	32	30	5,2%	36,5%	36,8%
Aberdeen				3,4	3,1	8,3%	57	53	8,2%	21	18	12,1%	36,1%	34,8%
<b>Total Escocia</b>	<b>10,5</b>	<b>10,0</b>	<b>5,5%</b>	<b>187</b>	<b>176</b>	<b>6,1%</b>	<b>69</b>	<b>65</b>	<b>6,4%</b>	<b>37,0%</b>	<b>36,9%</b>	<b>10</b>		
Southampton				1,7	1,8	-3,9%	27	27	-1,9%	8	10	-13,8%	31,5%	35,9%
Central y ajustes							-98	-93		14	20			
<b>Total comparable</b>	<b>99,7</b>	<b>99,2</b>	<b>0,5%</b>	<b>2.646</b>	<b>2.455</b>	<b>7,8%</b>	<b>1.355</b>	<b>1.227</b>	<b>10,5%</b>	<b>51,2%</b>	<b>50,0%</b>	<b>125</b>		
Cambio de perímetro										69	60			
<b>Total</b>	<b>99,7</b>	<b>99,2</b>	<b>0,5%</b>	<b>2.646</b>	<b>2.524</b>	<b>4,8%</b>	<b>1.355</b>	<b>1.287</b>	<b>5,3%</b>	<b>51,2%</b>	<b>51,0%</b>	<b>22</b>		

\*Hasta mayo 2012

## Cuenta de resultados

Libras	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.645,9	2.524,0	4,8	7,8
RBE	1.355,2	1.287,2	5,3	10,5
% RBE/Ventas	51,2%	51,0%		
Amortizaciones	582,8	652,9	-10,7	
RE	772,4	634,3	21,8	21,2
% RE/Ventas	29,2%	25,1%		
Deterioro y enajenación inmovilizado	151,2	9,4		
Resultado financiero	-669,8	-932,6	28,2	11,0
Rtdo. antes de impuestos	253,8	-288,9	187,9	89,5
Impuesto de sociedades	120,9	267,6	-54,8	-95,7
Resultado neto	374,7	-21,3	n.s.	85,7
<b>Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)</b>	<b>230,7</b>	<b>-12,6</b>	<b>n.s.</b>	<b>80,8</b>

Crecimiento en ventas 7,8% y RBE 10,5%, soportado por el crecimiento de los ingresos que se presenta en la siguiente tabla y la contención de costes que únicamente subieron en un 5,1% en términos comparables. El crecimiento tan significativo del RE se produce por la reducción de las amortizaciones, tras las depreciaciones aceleradas durante 2011 de la T1 y T5C.

Libras	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Aeronáutico	1.529,5	1.424,5	7,4%	10,2%
Comercial	604,3	601,6	0,4%	4,5%
Otros	512,1	497,9	2,8%	4,7%
<b>TOTAL</b>	<b>2.645,9</b>	<b>2.524,0</b>	<b>4,8%</b>	<b>7,8%</b>

Libras	Aeronáutico		Comercial		Otros	
	dic-12	Comp %	dic-12	Comp %	dic-12	Comp %
Heathrow	1.279,7	11,3	460,1	5,7	549,2	4,7
Stansted	133,4	5,2	81,6	-1,9	26,6	8,6
Glasgow	44,0	4,6	28,1	9,8	14,6	2,7
Edinburgh	23,0	4,7	13,7	1,8	5,8	5,4
Aberdeen	32,8	5,9	11,5	13,4	13,1	9,8
Southampton	16,6	0,7	8,0	-8,6	2,4	5,0
Ajustes y otros			1,4	-17,3	-99,6	5,7
<b>Total Aeropuertos</b>	<b>1.529,5</b>	<b>10,2</b>	<b>604,3</b>	<b>4,5</b>	<b>512,1</b>	<b>4,7</b>

Ingresos aeronáuticos (+10,2%), por la positiva evolución de Heathrow (+11,3%): Tráfico +0,9%, Tarifa +12,7% desde abril de 2012, incremento minorado por un menor ingreso real de las tarifas, por la distinta composición del tráfico respecto al estimado para el cálculo de la tarifa (mayor número de pasajeros en tránsito y menores ingresos por aparcamiento de aeronaves), de unos 40,2 millones de libras que será recuperado mediante el mecanismo de ajuste (K factor) en los dos próximos ejercicios regulatorios. En Stansted (+5,2%), la negativa

evolución del tráfico (-3,2%) queda mitigada por el incremento de tarifas realizado en abril de 2012 (+6,8%) y los menores descuentos aplicados a las aerolíneas.

Ingresos Comerciales (+4,5%). El ingreso comercial mantiene su evolución positiva, continuando la tendencia de años anteriores.

En Heathrow, el ingreso comercial aumentó +5,7%, +4,4% el ingreso comercial neto por pasajero alcanzando 6,21 libras. Este importante incremento se debe al incremento del tráfico y al buen comportamiento de tiendas de lujo, Duty Free, catering, oficinas de cambio de moneda y aparcamientos.

La evolución de las ventas en las tiendas duty-free y tax-free del lado aire fueron muy positivas por el mayor número de viajeros no europeos y por la apertura de nuevos espacios comerciales en la terminal 3 y de World Duty Free en las terminales 3 y 4. La evolución de las tiendas de lujo y moda fue especialmente positiva. El incremento de las ventas en las oficinas de cambio se explica principalmente por las mejoras en los términos de los contratos comerciales. El crecimiento en el sector de restauración por encima del incremento de pasajeros se produce por la mejora de la oferta con nuevos establecimientos *premium*, los nuevos acuerdos comerciales y el esfuerzo general en mejorar la calidad y rapidez del servicio. Por último los ingresos por publicidad incrementaron por el impacto positivo de los JJ.OO..

En Stansted, el ingreso comercial descendió un 1,9% en el ejercicio. El ingreso comercial neto por pasajero incrementó un 2,8%.

Otros ingresos incrementaron un +4,7%, por el aumento de los ingresos del ferrocarril (+4,4%) por incremento de tarifas.

## Aspectos regulatorios

### TARIFAS PARA EL PROXIMO QUINQUENIO (Q6)

Desde la presentación de su plan inicial de negocio para el próximo periodo regulatorio (Q6) el pasado 30 de julio, Heathrow ha continuado trabajando tanto con la CAA como con el resto de partes interesadas, para definir cómo será el desarrollo del aeropuerto en el próximo periodo regulatorio que comenzará en abril de 2014.

En el proceso constructivo de entendimiento entre las partes se han discutido las distintas variables que influyen en la determinación de la tarifa (Capex, estimación de tráfico, Opex e ingresos comerciales). Este proceso ha concluido con la publicación por parte de Heathrow de su plan de negocio completo para el siguiente quinquenio. La propuesta de incremento anual de la tarifa que se deriva del plan de negocio, asumiendo que no se produce un ajuste inicial de la tarifa, es de RPI+5,9%.

El plan de negocio de Heathrow estima un crecimiento moderado del tráfico, que después de ajustar por posibles impactos estaría de media en torno al tráfico actual sin impactos. Heathrow entiende necesaria la introducción de este factor en la estimación del tráfico, ya que la experiencia demuestra que estos impactos han minorado el número de pasajeros en un 1,5% anual históricamente.

El plan de negocio incluye también la propuesta de inversión para el periodo de aproximadamente 3.000 millones de libras (a precios de 2011/2012).

Tras la publicación de este plan de negocio, ahora corresponde a la CAA completar su propio análisis, tras lo cual se espera la publicación para su consulta de una primera propuesta de tarifa en abril de 2013. La propuesta final por parte de CAA sobre las tarifas se espera en octubre de 2013.

## REGULATORY ASSET BASE (RAB)

Libras	Heathrow	Stansted	Total
Diciembre 2011	12.490,2	1.359,5	13.849,7
Diciembre 2012	13.471,0	1.342,7	14.813,7

El incremento del RAB en 2012 refleja la inversión realizada (GBP 1.180mn), el incremento de la inflación (GBP 435mn), parcialmente compensado por la amortización del periodo (GBP 605mn) y el *profiling* (GBP 45mn).

## Deuda neta

Libras	dic-12	dic-11	Var. (%)
Senior loan facility	587,7	684,4	-14,1%
Subordinada	717,0	538,1	33,3%
Grupo securitizado	11.315,2	10.663,4	6,1%
Grupo no securitizado	337,2	1.035,6	-67,4%
Otros & ajustes	-26,2	-59,5	-55,9%
<b>Total</b>	<b>12.931,0</b>	<b>12.862,0</b>	<b>0,5%</b>

En 2012, se ha transformado completamente la estructura financiera de la deuda. Esta intensa actividad en los mercados de capitales, en los que se han realizado emisiones por más de 3.000 millones de libras, ha permitido extender el calendario de vencimiento de la deuda, ampliar el número de mercados y monedas, así como reducir de manera muy significativa la exposición bancaria.

## Emisiones de bonos y refinanciaciones

Desde el inicio de 2012, se han realizado once operaciones de colocación de deuda, lo que ha permitido captar más de 3.000 millones de libras, en diversas monedas, niveles de rating y formatos. Destacan las emisiones de bonos en Estados Unidos (500 millones de dólares) y la emisión inaugural en Canadá (400 millones de dólares canadienses), dentro del proceso de diversificación geográfica que ya incluía emisiones en Libras, Euros y Francos suizos.

Importe	Vencimiento	Cupón
<b>Clase A</b>		
CAD 400mn	7 años	4,000%
GBP 300mn	3 años	3,000%
USD 500mn	3 años	2,500%
CHF 400mn	5 años	2,500%
EUR 700mn	5 años	4,375%
GBP 95mn (ILS)	27 años	3,334%
GBP 180mn*	10 años	1,650%
EUR 50mn*	20 años	4,250% (yield)
EUR 50mn*	20 años	4,125% (yield)

## Clase B

GBP 600mn	12 años	7,125%
GBP 400mn	8 años	6,000%
<b>High Yield</b>		
GBP 275mn	7 años	5,375%

(\*) Colocación privada

En junio de 2012, HAH realizó la refinanciación de sus líneas de crédito y liquidez. El nuevo préstamo ha tenido una elevada demanda que alcanzó los 4.000 millones de libras por parte de 17 bancos tanto ingleses como internacionales. Esta elevada demanda ha permitido incrementar el valor máximo del préstamo hasta 2.750 millones de libras, que incluye 2.000 millones de un crédito *revolving* (1.500 millones clase A y 400 millones clase B para inversión y 100 millones para circulante) y 750 millones en líneas de liquidez.

El nuevo préstamo tiene un vencimiento a 5 años (junio de 2017) y sustituye a un crédito similar con vencimiento en agosto de 2013. Los márgenes de los tramos clase A y clase B son 150 y 225 puntos básicos, respectivamente.

También se ha cancelado un bono de 1.000 millones de libras con vencimiento en febrero de 2012, repagado 475 millones de libras de los 625 millones del préstamo Clase B y 125 millones de libras del préstamo bancario subordinado de 175 millones con vencimiento en 2015.

En abril de 2012 las condiciones del Senior loan facility (antigua Toggle) fueron modificadas, pasando de deuda perpetua a tener un vencimiento a siete años y se incrementó ligeramente su margen (7,00% vs 6,89%), todo ello ha permitido ganar flexibilidad en el pago de dividendos a los accionistas.

HAH cuenta actualmente con una estructura financiera basada principalmente en la financiación otorgada por los mercados de capitales, siendo la financiación bancaria marginal.

## Dividendos

En 2012, por primera vez desde su adquisición en 2006, HAH ha comenzado a pagar dividendos de forma trimestral a sus accionistas. HAH ha pagado a sus accionistas 240 millones de libras en 2012, en 2013 espera distribuir una cifra ligeramente superior.

## Desinversiones

### VENTA DE STANSTED

El proceso de venta iniciado en agosto de 2012 concluyó el pasado 18 de enero de 2013 con el anuncio de la venta del aeropuerto de Stansted a MAG (Manchester Airport Group) por un importe de 1.500 millones libras (Ebitda 2012 £94Mn, RAB 2012 £1.343Mn) se prevé que el cierre de la operación se alcanzó a finales de febrero.

Los fondos obtenidos se prevé serán usados principalmente para la amortización de deuda.

### VENTA DE EDIMBURGO

El 23 de abril de 2012, se anunció la venta del aeropuerto de Edimburgo a GIP, por un precio de 807,2 millones de libras, lo que implica un múltiplo de 16,7 veces su RBE de 2011. Los fondos de la venta se han utilizado para la cancelación de deuda bancaria de los aeropuertos no regulados.



## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-12	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-11
<b>CIFRA DE VENTAS</b>	7.686		<b>7.686</b>	7.446		<b>7.446</b>
Otros ingresos de explotación	17		17	15		15
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>7.703</b>		<b>7.703</b>	7.461		<b>7.461</b>
Total gastos de explotación	6.776		6.776	6.643		6.643
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>927</b>		<b>927</b>	817		<b>817</b>
<b>Margen %</b>	<b>12,1%</b>		<b>12,1%</b>	11,0%		<b>11,0%</b>
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	219		219	192		192
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO</b>	<b>708</b>		<b>708</b>	625		<b>625</b>
<b>Margen %</b>	<b>9,2%</b>		<b>9,2%</b>	8,4%		<b>8,4%</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	115	-63	52	229	-130	99
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO</b>	<b>823</b>	<b>-63</b>	<b>760</b>	854	-130	<b>724</b>
<b>Margen %</b>	<b>10,7%</b>		<b>9,9%</b>	11,5%		<b>9,7%</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-338</b>	<b>48</b>	<b>-290</b>	-360	57	<b>-303</b>
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-298		-298	-265		-265
Resultado financiero por derivados y otros de proyectos de infraestructuras	-6	2	-4	-11	-3	-13
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	-26		-26	-82		-82
Resultado financiero por derivados y otros de resto de sociedades	-7	46	38	-2	60	58
<b>Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia</b>	<b>222</b>	<b>62</b>	<b>284</b>	18	1	<b>20</b>
<b>RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>707</b>	<b>47</b>	<b>754</b>	512	-72	<b>440</b>
Impuesto sobre beneficios	-108	0	-108	-63	2	-61
<b>RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS</b>	<b>599</b>	<b>47</b>	<b>646</b>	449	-70	<b>379</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas				165	679	844
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>599</b>	<b>47</b>	<b>646</b>	614	609	<b>1.223</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	60	3	64	0	20	19
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>660</b>	<b>50</b>	<b>710</b>	614	629	<b>1.243</b>

División de Aeropuertos: El pasado 26 de octubre de 2011 se produjo la venta del 5,88% del capital en FGP topco, sociedad cabecera del grupo de HAH. Esta operación ha provocado que HAH pase a consolidar por el método de Puesta en equivalencia desde noviembre de 2011. Conforme al criterio establecido en la NIIF 5 los resultados del ejercicio 2011 de HAH se reportaron 10 meses en la línea de actividades discontinuadas y 2 meses en la línea de puesta en equivalencia. El ejercicio 2012 se reporta en su totalidad en la línea de puesta en equivalencia.

## VENTAS

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	4.325,6	4.243,8	1,9	0,1
Autopistas	381,4	389,7	-2,1	-3,1
Servicios	2.951,1	2.820,6	4,6	1,3
Otros	28,2	-8,3	n.s.	
<b>Total</b>	<b>7.686,4</b>	<b>7.445,8</b>	<b>3,2</b>	<b>0,9</b>

## RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	336,9	246,4	36,8	33,0
Autopistas	271,6	283,2	-4,1	-5,1
Servicios	313,6	311,8	0,6	-2,0
Otros	4,6	-24,0	n.s.	
<b>Total</b>	<b>926,8</b>	<b>817,2</b>	<b>13,4</b>	<b>11,2</b>

## AMORTIZACIONES

Aumentan respecto al mismo periodo del año anterior (+12,9% en términos homogéneos) hasta situarse en 219 millones de euros, principalmente por la entrada en el perímetro de nuevas concesiones en Cintra y el inicio de operaciones de contratos con inversiones significativas en Servicios.

## RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

	dic-12	dic-11	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	298,4	213,9	39,5	35,4
Autopistas	204,4	230,5	-11,3	-12,2
Servicios	203,3	207,4	-2,0	-5,2
Otros	1,9	-26,6	n.s.	
<b>Total</b>	<b>708,0</b>	<b>625,2</b>	<b>13,2</b>	<b>10,6</b>

\*Con objeto de permitir el análisis, todos los comentarios están referidos al Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado.

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el incremento sería del 10,6%.

## DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO

Este epígrafe incluye deterioros de valor por 63 millones de euros, correspondientes a la actividad de Servicios en el Reino Unido, así como determinados terrenos y el deterioro adicional por PNI (filial de Budimex) para cubrir la parte de inversión inicial no provisionada.

La plusvalía por la venta del 16,34% en HAH asciende a €115mn.

## RESULTADO FINANCIERO

	dic-12	dic-11	Var (%)
Rdo. fro. financiación proyectos de infraestructuras	-297,9	-265,4	-12,2
Rdo. fro. financiación resto de sociedades	-26,3	-82,2	68,0
<b>Rdo. fro. por financiación</b>	<b>-324,1</b>	<b>-347,7</b>	<b>6,8</b>
Rdo. fro. derivados y otros proyectos de infraestructuras	-3,7	-13,3	72,3
Rdo. fro. derivados y otros resto de sociedades	38,2	57,6	-33,7
<b>Rdo. fro. por derivados y otros</b>	<b>34,5</b>	<b>44,4</b>	<b>-22,2</b>
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-289,6</b>	<b>-303,3</b>	<b>4,5</b>

El resultado financiero mejora un 4,5%, combinando:

El resultado financiero por financiación mejora un 6,8%. El gasto de los proyectos de infraestructuras aumenta, por el mayor nivel de deuda asociado principalmente a los proyectos en desarrollo. El resto de sociedades han reducido su gasto financiero por el menor saldo de deuda y menores costes en 2012 tras la refinanciación en 2011 de la deuda corporativa (amortización de 791 y refinanciación de 1.314 millones de euros) y los menores tipos.

La evolución del resultado financiero por derivados y otros (ingreso), está determinada por el impacto de la evolución positiva de la cotización de Ferrovial en los contratos de derivados que cubren los planes de retribución vinculados a la acción.

## RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

	dic-12	dic-11	Var (%)
Construcción	-1,4	-0,1	n.s.
Servicios	12,0	1,9	n.s.
Autopistas	42,4	27,5	54,0
Aeropuertos	230,7	-9,8	n.s.
<b>Total</b>	<b>283,7</b>	<b>19,6</b>	<b>n.s.</b>

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 284 millones de euros (20 millones de euros en 2011). En 2012 se incluye la aportación de la autopista 407ETR (45 millones de euros) y HAH (231 millones de euros).

## RESULTADO NETO

El Resultado neto sitúa en 710 millones de euros. En 2011 la cifra alcanzó 1.243 millones de euros, principalmente originados por las plusvalías generadas en la venta del 5,88% HAH (€847Mn), Swissport (€199Mn) y la autopista M45 (€27Mn).

## BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS MAGNITUDES

	dic-12	dic-11
<b>Activo no corriente</b>	<b>16.638</b>	<b>17.500</b>
Fondo de comercio de consolidación	1.487	1.482
Activos intangibles	116	103
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.755	5.960
Inversiones inmobiliarias	35	64
Inmovilizado material	507	627
Inversiones en sociedades asociadas	4.304	5.199
<b>Activos Financieros no corrientes</b>	<b>1.668</b>	<b>1.912</b>
Cuentas a cobrar Proyectos de infraestructuras	1.334	1.279
Activos Financieros disponibles para la venta	1	0
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	148	390
Resto de cuentas a cobrar	186	243
<b>Impuestos Diferidos</b>	<b>1.609</b>	<b>2.018</b>
<b>Derivados financieros a valor razonable</b>	<b>158</b>	<b>134</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>5.580</b>	<b>5.452</b>
<b>Activos clasificados como mantenidos para la venta</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Existencias</b>	<b>394</b>	<b>427</b>
<b>Clientes y otras cuentas a cobrar</b>	<b>2.203</b>	<b>2.673</b>
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	1.647	2.083
Otros deudores	436	539
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	120	50
<b>Tesorería e inversiones financieras temporales</b>	<b>2.972</b>	<b>2.349</b>
Sociedades proyectos de infraestructuras	237	188
Caja restringida	25	24
Resto de tesorería y equivalentes	212	164
Resto de sociedades	2.735	2.161
<b>Derivados financieros a valor razonable.</b>	<b>8</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>22.217</b>	<b>22.951</b>
<b>Patrimonio neto</b>	<b>5.762</b>	<b>6.246</b>
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.642	6.113
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	121	133
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	356	292
<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>11.117</b>	<b>10.806</b>
Provisiones para pensiones	105	110
Otras provisiones	1.166	1.010
<b>Deuda financiera</b>	<b>6.996</b>	<b>6.695</b>
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.825	5.503
Deuda financiera resto de sociedades	1.171	1.192
<b>Otras deudas</b>	<b>203</b>	<b>179</b>
<b>Impuestos diferidos</b>	<b>1.080</b>	<b>1.298</b>
<b>Derivados financieros a valor razonable</b>	<b>1.567</b>	<b>1.514</b>
<b>Pasivos corrientes</b>	<b>4.982</b>	<b>5.606</b>
<b>Deuda financiera.</b>	<b>1.229</b>	<b>1.214</b>
Deuda financiera proyectos de infraestructuras.	1.168	1.145
Deuda financiera resto de sociedades.	61	69
<b>Derivados financieros a valor razonable.</b>	<b>65</b>	<b>7</b>
<b>Deudas por operaciones de tráfico</b>	<b>3.273</b>	<b>3.882</b>
Acreeedores comerciales	2.648	3.223
Pasivos por impuestos sobre sociedades	75	51
Otras deudas no comerciales	549	608
<b>Provisiones para operaciones de tráfico</b>	<b>415</b>	<b>502</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>22.217</b>	<b>22.951</b>

La información comparativa de balance del ejercicio 2011 ha sido re-expresada, al amparo de lo establecido en el párrafo 49 de la NIIF 3, al haberse modificado la contabilización provisional de la combinación de negocios de la sociedad PNI dentro del periodo de un año posterior a la adquisición establecido en la mencionada NIIF

## Deuda neta consolidada

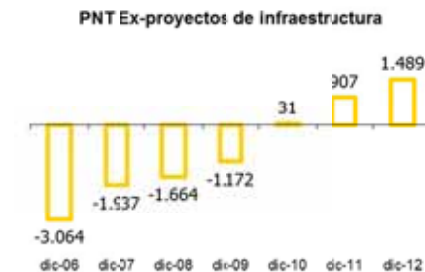
La posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructura, mejora significativamente respecto a diciembre 2011 hasta los 1.489 millones de euros, gracias principalmente a la generación de caja de Servicios, los dividendos cobrados de los proyectos de infraestructuras y las desinversiones en HAH. La salida de caja por el pago de dividendos a los accionistas ascendió a 826 millones de euros.

La deuda neta de proyectos se sitúa en 6.595 millones de euros. La variación está motivada, principalmente por las inversiones en autopistas de EE.UU..

Esta deuda neta incluye 1.026 millones de euros de deuda neta relacionada con autopistas en construcción (NTE y LBJ). También incluye 1.110 millones de euros relacionados con las autopistas radiales (R4 y OLR) que han solicitado el concurso de acreedores.

La deuda neta del Grupo se sitúa en 5.106 millones de euros.

	dic-12	dic-11
<b>PNT sin proyectos infraestructuras</b>	<b>1.489,2</b>	<b>906,6</b>
Autopistas	-6.238,1	-5.691,9
Resto	-356,6	-385,6
<b>PNT proyectos infraestructuras</b>	<b>-6.594,7</b>	<b>-6.077,5</b>
<b>Posición neta de tesorería total</b>	<b>-5.105,5</b>	<b>-5.170,9</b>



## Rating corporativo

El pasado mes de agosto de 2011, las agencias de calificación financiera Standard&Poor's y Fitch, emitieron por primera vez su opinión sobre la calificación financiera de Ferrovial; en ambos casos dentro de la categoría de "Grado de inversión".

Estas opiniones fueron confirmadas en el segundo trimestre de 2012 por ambas agencias:

Agencia	Calificación	Perspectiva
S&P	BBB-	Estable
FITCH	BBB-	Estable

## Emisión de bono corporativo

Con posterioridad al cierre del ejercicio, Ferrovial completó con éxito una emisión de bonos de 500 millones de euros a cinco años, con un cupón anual del 3,375%, tratándose de la primera emisión de bonos corporativos que realiza la compañía. Se recibieron peticiones por más de 5.590 millones de euros. Los fondos obtenidos se destinarán a la amortización anticipada de deuda corporativa.

## FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

dic-12	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	569	358		927
Cobro de dividendos	387		-24	363
Fondo maniobra	-16	-44	0	-60
<b>Flujo operaciones sin IS</b>	<b>939</b>	<b>314</b>	<b>-24</b>	<b>1.230</b>
Pago de impuestos	-30	-19		-50
<b>Flujo operaciones</b>	<b>909</b>	<b>295</b>	<b>-24</b>	<b>1.180</b>
Inversión	-313	-798	168	-942
Desinversión	893			893
<b>Flujo de inversión</b>	<b>580</b>	<b>-798</b>	<b>168</b>	<b>-50</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>1.489</b>	<b>-503</b>	<b>145</b>	<b>1.130</b>
Flujo de intereses	-32	-286	0	-317
Flujo de capital y socios externos	0	303	-168	135
Pago dividendos	-826	-25	24	-827
Variación tipo de cambio	6	56	0	62
Salida deuda neta Mantenidos vta./Pta. Equivalencia				
Otros mov. de deuda (no flujo)	-54	-62	-1	-117
<b>Flujo de financiación</b>	<b>-906</b>	<b>-13</b>	<b>-146</b>	<b>-1.065</b>
<b>Variación PNT</b>	<b>583</b>	<b>-516</b>	<b>-1</b>	<b>65</b>
<b>Posición neta inicial</b>	<b>907</b>	<b>-6.102</b>	<b>25</b>	<b>-5.171</b>
<b>Posición neta final</b>	<b>1.489</b>	<b>-6.618</b>	<b>24</b>	<b>-5.105</b>
dic-11	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	463	356		819
Cobro de dividendos	182		-25	157
Fondo maniobra	-68	-103		-171
<b>Flujo operaciones sin IS</b>	<b>578</b>	<b>252</b>	<b>-25</b>	<b>805</b>
Pago de impuestos	-67	-25		-92
<b>Flujo operaciones</b>	<b>510</b>	<b>228</b>	<b>-25</b>	<b>713</b>
Inversión	-328	-780	135	-973
Desinversión	1.264			1.264
<b>Flujo de inversión</b>	<b>936</b>	<b>-780</b>	<b>135</b>	<b>291</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>1.446</b>	<b>-552</b>	<b>109</b>	<b>1.004</b>
Flujo de intereses	-114	-293		-407
Flujo de capital y socios externos	-1	263	-136	126
Pago dividendos	-376	-32	25	-382
Variación tipo de cambio	-27	-97		-124
Salida deuda neta Mantenidos vta./Pta. Equivalencia		14.529		14.529
Otros mov. de deuda (no flujo)	-53	-85	11	-127
<b>Flujo de financiación</b>	<b>-571</b>	<b>14.286</b>	<b>-100</b>	<b>13.614</b>
<b>Variación PNT</b>	<b>875</b>	<b>13.733</b>	<b>9</b>	<b>14.618</b>
<b>Posición neta inicial 2012</b>	<b>31</b>	<b>-19.836</b>	<b>16</b>	<b>-19.789</b>
<b>Posición neta final 2012</b>	<b>907</b>	<b>-6.102</b>	<b>25</b>	<b>-5.171</b>

## Flujo de Caja Excluidos Proyectos de Infraestructuras

### FLUJO DE OPERACIONES

La evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2012 respecto a 2011 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	dic-12	dic-11
Construcción	100	298
Servicios	491	164
Dividendos Autopistas	220	159
Dividendos Aeropuertos	145	0
Otros	-16	-43
<b>Flujo de operaciones sin impuestos</b>	<b>939</b>	<b>578</b>
Pago Impuesto de sociedades	-30	-67
<b>Total</b>	<b>909</b>	<b>510</b>

En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones de correspondiente a Corporación y las matrices de Aeropuertos y Autopistas. A continuación, se muestra un detalle por negocios del flujo de Construcción y Servicios:

Construcción	dic-12	dic-11
RBE	324	233
Liquidación y regularización de provisiones por finalización de obras (no caja)	-135	0
<b>RBE Ajustado</b>	<b>189</b>	<b>233</b>
Variación descuento de factoring	-86	60
Fondo de maniobra ex Budimex	114	-46
Fondo de maniobra Budimex	-116	51
<b>Flujo operaciones sin IS</b>	<b>100</b>	<b>298</b>

Servicios	dic-12	dic-11
RBE	273	274
Cobro de dividendos	22	24
Variación descuento de factoring	-65	-25
Pago de Pensiones Amey	-22	-20
Fondo de maniobra Amey	-31	-43
Fondo de maniobra ex Amey	313	-46
<b>Flujo operaciones sin IS</b>	<b>491</b>	<b>164</b>

En Autopistas, se incluye dentro del flujo de operaciones de 2012 un importe de 220 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de Fondos Propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta.

Dividendos y devoluciones de capital	dic-12	dic-11
<b>ETR 407</b>	<b>198</b>	<b>133</b>
Serrano Park	1	0
<b>Autopistas Españolas</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
Norte Litoral	6	8
Algarve	0	1
Via Livre	1	0
<b>Autopistas portuguesas</b>	<b>7</b>	<b>9</b>
<b>Autopistas irlandesas</b>	<b>14</b>	<b>16</b>
<b>Total dividendos</b>	<b>220</b>	<b>159</b>

### FLUJO DE INVERSIÓN

La siguiente tabla muestra un detalle por segmentos de negocio del flujo de inversión sin incluir proyectos de Infraestructuras, separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas.

dic-12	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-33	7	-26
Servicios	-102	-6	-108
Autopistas	-173	0	-173
Aeropuertos	0	876	876
Otros	-5	16	11
<b>Total</b>	<b>-313</b>	<b>893</b>	<b>580</b>

dic-11	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-92	9	-83
Servicios	-99	705	605
Autopistas	-134	224	90
Aeropuertos	0	326	326
Otros	-3	0	-3
<b>Total</b>	<b>-328</b>	<b>1.264</b>	<b>936</b>

En el flujo de inversión destacan, por un lado, las ampliaciones de capital en Autopistas, por la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras (principalmente en las autopistas americanas en construcción), y en Servicios (Proyectos en Amey), y por otro lado, la inversión en inmovilizado material, principalmente en Servicios (por el contrato de Murcia). En la siguiente tabla se muestra la inversión de capital de Cintra en los proyectos de infraestructuras:

Inversión en capital Autopistas	dic-12	dic-11
NTE	-39	-28
LBJ	-65	-47
SH-130	-62	-28
Autopistas españolas	-2	-16
M-3	0	-10
Azores	0	-5
Autopistas griegas	0	0
Almanzora	-5	0
<b>Total</b>	<b>-173</b>	<b>-134</b>

En cuanto a las desinversiones de 2012, destaca Aeropuertos con una entrada de caja neta de 876 millones de euros por la venta del 16,34% de HAH y los costes asociados a las transacciones realizadas en 2012 (16,34%) y 2011 (5,88%). Otros, la venta de suelo de Valdebebas por 13,5 millones de euros.

Respecto al 2011, destaca Servicios, tanto por la venta de Swissport (692 millones de euros) como por la venta de maquinaria en Amey (12 millones de euros), así como Aeropuertos (venta del 5,88% de HAH por 326 millones de euros), y en Autopistas, por la venta de la M-45 (68 millones de euros) y el cobro del 40% aplazado de la venta de Chile (157 millones de euros).

### FLUJO DE FINANCIACIÓN

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto, que en 2012 han correspondido a dividendos pagados a los accionistas de Ferrovial, S.A. por importe de 832 millones de euros y a los minoritarios de Budimex (26 millones de euros). Adicionalmente, destacar que en enero de 2013 se ha realizado el pago pendiente por las retenciones realizadas a los accionistas por la distribución de dichos dividendos, cifra que ha ascendido a 85 millones de euros.

Adicionalmente, destaca el pago neto de cobro de los intereses del año (-32 millones de euros), junto con el impacto del tipo de cambio (+6 millones de euros) y otros movimientos de deuda no flujo (-54 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo.

## Flujo de Proyectos de Infraestructuras

### FLUJO DE OPERACIONES

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras concesionarias, se recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquéllas que se encuentran en fase de construcción. A continuación se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de operaciones de proyectos de Infraestructuras.

	dic-12	dic-11
Autopistas	210	200
Resto	85	28
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>295</b>	<b>228</b>

En cuanto al flujo de operaciones no generado por Autopistas, cabe destacar el mejor flujo en Servicios, principalmente como consecuencia de la entrada en explotación al 100% en 2012 del Corredor A2 y Can Mata.

### FLUJO DE INVERSIONES

Destaca la inversión en activos concesionales en construcción en Autopistas en 2012, destacando las autopistas de Estados Unidos (North Tarrant Express, SH-130 y LBJ) y de Portugal (Autopista de Azores).

Flujo de Inversión	dic-12	dic-11
LBJ	-378	-257
SH-130	-169	-201
North Tarrant Express	-206	-111
Chicago	-4	0
Autopistas Españolas	-5	-14
Autopistas Portuguesas	-12	-51
Resto	0	0
<b>Total Autopistas</b>	<b>-774</b>	<b>-633</b>
Resto	-24	-146
<b>Total proyectos</b>	<b>-798</b>	<b>-780</b>

### 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 Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo 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. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses.

Flujo de intereses	dic-12	dic-11
Autopistas españolas	-75	-110
Autopistas EE.UU.	-127	-105
Autopistas portuguesas	-38	-41
Resto autopistas	-16	-15
<b>Total autopistas</b>	<b>-256</b>	<b>-271</b>
Resto	-30	-22
<b>Total</b>	<b>-286</b>	<b>-293</b>

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 2012 ha sido positivo por 56 millones de euros, derivado fundamentalmente de la depreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Finalmente, en la partida "Resto otros movimientos de deuda no flujo" se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, etc.

## II. EVOLUCION PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

### 1. Variables macroeconómicas:

La principal incertidumbre sobre la economía mundial de cara al 2013 se centra en las previsiones negativas de crecimiento en algunos países de la zona euro y cómo puede afectar a la recuperación de la economía en EEUU la decisión final sobre la subida de impuestos y reducción de gasto público.

Las últimas previsiones del FMI apuntan a un cambio de tendencia a finales del 2013. El FMI prevé un crecimiento mundial del 3,6% en 2013 frente al 3,3% de 2012, crecimiento que no será igual en todos los países. Para los países emergentes se esperan crecimientos del 5,6%, seguido de los principales países desarrollados (EEUU, Reino Unido, etc.)

con crecimientos entre el 1%-2%, mientras que la zona euro apenas crecerá en este período (0,2%).

La eurozona tiene un peso significativo en la evolución de la economía mundial, pudiendo afectar negativamente si no se aceleran las últimas medidas propuestas por los líderes europeos tendentes a una unión fiscal, bancaria y financiera.

### 2. Principales retos para Ferrovial en 2013:

Las actuaciones estratégicas de Ferrovial se basarán principalmente en:

- Continuar a nivel operativo con la política de control de costes y de gestión del circulante que permita mantener un nivel reducido de deuda ex proyectos.
- Realizar una política selectiva de inversiones en proyectos que permitan controlar la gestión, contribuyan a la creación de valor y aporten sinergias a sus respectivas áreas de negocio.

Las principales incertidumbres en 2013 están relacionadas con el comportamiento de los negocios en España por las restricciones presupuestarias de las Administraciones Públicas y se avanzará en la definición del nuevo periodo regulatorio de Heathrow que comenzará el 1 de abril de 2014.

### 3. Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial:

El negocio de las **Autopistas** está muy ligado a la movilidad, que a su vez está en línea con la recuperación económica de los distintos países.

En los países de la Eurozona, salvo en Irlanda, no se estiman tasas positivas de PIB. Para 2013 se espera que continúen las caídas de tráfico en los desplazamientos de corto y largo recorrido, por la caída del empleo y la pérdida de poder adquisitivo derivada de las medidas de ajuste adoptadas por los gobiernos.

Respecto a EEUU existe cierta incertidumbre sobre las políticas fiscales que adoptará el Gobierno. La decisión final sobre la subida de impuestos y recorte de gastos públicos puede afectar a la económica norteamericana y a recuperación de los tráficos de las autopistas iniciado en 2012. En Canadá se espera que durante 2013 la subida de tarifas compensen una ligera reducción del tráfico por finalización de obras en vías alternativas.

En 2013, Cintra seguirá una estrategia selectiva presentándose principalmente a licitaciones de proyectos Greenfield en Estados Unidos y Europa con socios con participaciones relevantes. Igualmente tras la apertura de oficinas en Latinoamérica y Australia, se analizarán oportunidades en estos mercados.

En lo que concierne al negocio de **Construcción**, según Euroconstruct el sector en España cerrará 2012 como el peor de la crisis, con una caída del (-31%) respecto al año anterior y, aunque se espera que en 2013 (-23%) y en 2014 (-6%) se atenúe la caída, prevén que el sector no crecerá hasta 2016. Esta caída está motivada principalmente por la negativa evolución en la obra civil, debido a las dificultades

presupuestarias y recortes en la inversión de las Administraciones Públicas.

Polonia, mercado en el que opera Budimex, continúa siendo una de las economías de la Unión Europea con mayor asignación de fondos de la UE. Sin embargo, Euroconstruct espera una reducción de la actividad del conjunto del sector en 2013 (-3,4%) y 2014 (-1,0%) tras la finalización de la Eurocopa 2012 por la fuerte caída principalmente en obra civil de carreteras y en menor medida en 2013 por el sector de edificación, que en 2014 volverá a contribuir positivamente. Euroconstruct prevé que la caída en carreteras se detenga en 2015, gracias a lo cual el conjunto del sector volverá a crecer.

En el 2013, la estrategia en el negocio de Construcción es seguir creciendo en el área internacional principalmente a través de obras contratadas con otras actividades del grupo (fundamentalmente Cintra) y licitando obras directamente en los países en los que se encuentra presente tradicionalmente y en aquellos en los que ha abierto oficinas los últimos años. Este crecimiento internacional, se espera que compense la negativa evolución en la actividad nacional que viene contrayéndose desde 2008 y, que en 2012 ya representaba sólo el 31% del total de las ventas del negocio de Construcción.

En el negocio de **Servicios**, en España, durante 2012 se cobraron facturas anteriores a 2011 con las Administraciones Públicas gracias a los diferentes mecanismos implantados por el Gobierno, lo que supuso una entrada significativa de caja mejorando los periodos medios de cobro hasta niveles similares al 2008. Durante 2012 la caída de la construcción y la actividad industrial ha afectado directamente a áreas de negocio como Cespa, que ha visto como el volumen de toneladas de residuos se reducían.

En el 2013 la principal incertidumbre está relacionada con las restricciones presupuestarias de las Administraciones Públicas, que puede provocar una reducción en los importes de los servicios contratados. A su vez, la necesidad de mejorar las cuentas públicas puede acelerar el proceso de integración de servicios, permitiendo obtener importantes ahorros mediante sinergias operativas y donde la prestación de los servicios se basará en la calidad (medida a través de indicadores) y no en la puesta a disposición de los medios ofertados.

En segundo lugar, aunque en el segundo semestre de 2012 no se observó un deterioro del cobro, en 2013 existe riesgo de que se retrasen los cobros por las restricciones financieras de las Administraciones Públicas. No obstante, este deterioro podría verse mitigado por las nuevas líneas de liquidez a las entidades locales y comunidades autónomas anunciadas por el gobierno.

En el Reino Unido, aunque también se ha notado la crisis disminuyendo los fondos asignados por el sector público, el crecimiento de Amey en 2012 permitió compensar la disminución de la actividad en España. En 2013 se espera cierta reactivación del mercado con la licitación de contratos de paquetes de servicios integrados en los que tendrán una ventaja clara las empresas con probada capacidad de integrar servicios y la gestión de activos. Como resultado de las menores licitaciones y el recorte de presupuesto en contratos actuales se estiman un mantenimiento de las ventas y márgenes en 2013.

En 2013 la estrategia de Servicios se centrará en conseguir mejoras operativas, ofertar un paquete integral de servicios a las Administraciones Locales en España y Reino Unido y, en una diversificación geográfica del negocio en Polonia y Chile como principales mercados objetivo.

En el negocio de **Aeropuertos**, Heathrow alcanzó un nuevo record de tráfico durante 2012 (70 millones de pasajeros; +0.9%), registrando una mejora del margen EBITDA de doble dígito (10,5%) y todo ello en un año en el que se han desarrollado los Juegos Olímpicos de Londres donde Heathrow ha alcanzado la mayor puntuación global de su historia en satisfacción del pasajero.

En relación a las desinversiones motivadas por la decisión de la Competencia, en Abril de 2012 se anunció la venta del aeropuerto de Edimburgo por 807 MGBP a GIP y Enero de 2013 de Stansted por 1.500 MGBP a Manchester Airport Group.

Durante el ejercicio 2013 se estima que el precio del barril de Brent rondará los 110 dólares, por debajo de los 130 dólares alcanzados en 2012. Las perspectivas para 2013 del tráfico según la International Air Transport Association (IATA) del tráfico aéreo mundial son positivas (+5,3%), basándose principalmente en una ligera recuperación económica global y en menores precios del barril de Brent.

Las principales incertidumbres que afronta este negocio están relacionadas con el nuevo periodo regulatorio que comenzará en abril de 2014 y el posible desarrollo de la tercera pista en Heathrow. Durante 2013 se avanzará con el proceso regulatorio con el regulador aeroportuario británico (CAA) y las aerolíneas.

En 2013 la estrategia de Aeropuertos se centrará en el crecimiento, en incrementar la rentabilidad y en mejorar de la experiencia del pasajero en nuestros aeropuertos. Asimismo, después finalizar con éxito las ventas exigidas por la Comisión de Competencia, seguiremos activos en la búsqueda de nuevas oportunidades de inversión.

### III. INFORMACION RELATIVA A: MEDIO AMBIENTE, PERSONAL, INVESTIGACION Y DESARROLLO AUTOCARTERA, ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE. PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES Y GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

- Dentro de los compromisos de Ferrovial en el ámbito de la responsabilidad corporativa ocupa un lugar prominente la política medioambiental que se concreta en la utilización de sistemas de gestión medioambiental y en el establecimiento de indicadores y seguidores objetivos de desempeños ambientales. En el informe anual de Responsabilidad Corporativa que publica la compañía se presenta un detalle exhaustivo de la evolución de todos estos indicadores en el ejercicio 2012.

- Asimismo, la inversión en I+D se considera un objetivo estratégico dentro de la compañía, presentándose un análisis detallado de la misma en el Informe Anual de Responsabilidad Corporativa.

- Las políticas de Recursos Humanos son un elemento clave dentro de los compromisos de Ferrovial en el ámbito de la responsabilidad corporativa. Las actividades de Recursos Humanos se orientan a garantizar el crecimiento sostenido de la organización y desarrollar el

potencial de sus empleados con el fin de incrementar el nivel de competitividad de la compañía en el mercado. En el informe anual publicado por la compañía se realiza un seguimiento detallado de la evolución de las actividades de Recursos Humanos realizadas en 2012, así como de los principales indicadores vinculados con las mismas.

- En cuanto a la autocartera, a 31 de diciembre de 2012 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2012 se han adquirido un total de 2.807.305 acciones (directas e indirectas) que han sido enajenadas con un beneficio de 21 miles de euros.

- En enero de 2013 HAH anunció la venta del aeropuerto de Stansted por 1.500 millones de libras esterlinas y se completó con éxito la primera emisión de bonos corporativos de Ferrovial por 500 millones de euros a un plazo de cinco años y con un cupón anual del 3,375%. El objetivo de esta emisión es reducir la exposición a la financiación bancaria acudiendo a los mercados de capitales.

- La información relativa a riesgos e incertidumbres se menciona en el informe de gobierno corporativo que es parte del presente informe.

- Las actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros destacando, fundamentalmente los riesgos de tipos de interés, riesgo de cambio y riesgo de mercado. Las principales políticas de coberturas están descritas en la nota 3 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo y los principales derivados contratados se detallan en la Nota 11 de la misma.

### IV. INFORME DE GOBIERNO CORPORATIVO

De acuerdo con la legislación mercantil, el Informe Anual de Gobierno Corporativo forma parte de este informe de gestión. Dicho documento ha sido formulado por el Consejo de Administración y enviado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores junto con el texto de este Informe de Gestión.

### V. INFORME DE LA COMISIÓN DE AUDITORIA Y CONTROL

#### COMPOSICIÓN

Conforme a lo dispuesto en la legislación aplicable y en los Estatutos y Reglamento del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. (la Sociedad), todos los miembros de la Comisión de Auditoría y Control son Consejeros Externos y su presidencia recae en un Consejero Independiente.

La composición de la Comisión, es la siguiente:

- D. Juan Arena de la Mora, *Presidente* (Consejero Externo Independiente)<sup>1</sup>
- D. Gabriele Burgio (Consejero Externo Independiente)
- PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo (Consejero Externo Dominical)
- D. Santiago Fernández Valbuena (Consejero Externo Independiente)

#### FUNCIONES

Los Estatutos de la Sociedad y el Reglamento del Consejo de Administración atribuyen a la Comisión de Auditoría y Control las competencias que se describen resumidamente a continuación:

<sup>1</sup> D. Juan Arena de la Mora fue nombrado Presidente de la Comisión, por el plazo de cuatro años, en la reunión celebrada el 22 de febrero de 2012.

#### En relación con la auditoría externa:

- Propuesta al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, de nombramiento de auditor externo, incluyendo las condiciones de su contratación, ámbito, revocación o no renovación.
- Es canal de comunicación entre el Consejo de Administración y el auditor, con quien discute las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
- Verificación del cumplimiento por la Alta Dirección de las recomendaciones del auditor.
- Vigilancia de la independencia del auditor externo. Control de los servicios adicionales de cualquier clase que presta a la Sociedad. Emisión, con carácter previo al informe de auditoría de cuentas, de un informe en el que expresa su opinión sobre la independencia del auditor externo.

#### En relación con la auditoría interna:

- Propuesta de selección, nombramiento, reelección o sustitución del Director; propuesta de presupuesto de estos servicios.
- Aprobación y supervisión del plan de auditoría interna y verificación de su cumplimiento.

#### En relación con la información financiera:

- Supervisión del proceso de elaboración de la información financiera regulada e informe previo a su aprobación por el Consejo.
- Supervisión de la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad.

#### En relación con el control de riesgos:

- Análisis y evaluación periódica de los principales riesgos y de los sistemas para su identificación, gestión y control.

#### En relación con otras materias:

- Supervisión del cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo.
- Establecimiento y supervisión de un "buzón de denuncias".
- Informe previo sobre operaciones de constitución y adquisición de sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, y de aquellas de propósito especial a las que se refiere el Reglamento del Consejo.

En el Informe Anual de Gobierno Corporativo se describen con más detalle estas competencias.

#### ACTIVIDADES REALIZADAS

Durante el ejercicio 2012 la Comisión ha celebrado seis (6) reuniones. Con carácter previo a la aprobación de las cuentas por el Consejo de Administración, se ha celebrado la Comisión de Auditoría y Control para la revisión de las mismas el día 18 de febrero de 2013.

Como en ejercicios anteriores, la Comisión aprobó un plan de trabajo con la previsión de asuntos a tratar en cada una de sus reuniones.

A continuación se resumen las actividades principales desarrolladas durante el ejercicio 2012.

#### Información económico-financiera

Entre las funciones de la Comisión de Auditoría y Control figura la de auxiliar al Consejo de Administración en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera regulada que la Sociedad deba suministrar periódicamente al mercado.

A lo largo del ejercicio, la Comisión ha analizado esa información con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a las autoridades o mercados, disponiendo para este análisis de la colaboración de la Dirección General Económico-Financiera.

#### Relaciones con el auditor externo

Revisión de cuentas anuales

El auditor externo compareció ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2011.

Compareció también ante la Comisión el auditor del grupo Amey para informar sobre los aspectos más significativos de la revisión de las cuentas.

El auditor de Ferrovial informó sobre sus trabajos de revisión limitada de los estados financieros semestrales cerrados a 30 de junio de 2012 y de los aspectos más relevantes de la revisión de los estados financieros a cierre de septiembre, preparatoria de la auditoría de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2012.

Independencia del auditor

La disposición adicional 18.4 de la Ley del Mercado de Valores establece que el auditor ha de remitir al Comité de Auditoría una declaración escrita haciendo constar su independencia e informando sobre servicios distintos de auditoría prestados durante el ejercicio; y la propia Comisión debe expresar su opinión sobre ambos extremos. En 2012 se dio cumplimiento a ambas obligaciones.

Con base en el procedimiento interno que controla la prestación de servicios de asesoramiento y consultoría distintos de la auditoría de cuentas, la Comisión autorizó la contratación de determinados servicios con firmas de auditoría externa y recibió en cada sesión un informe sobre el volumen de servicios de este tipo contratados.

#### Procedimientos de Control Interno

La Comisión fue informada por el auditor sobre las principales recomendaciones de control interno planteadas a raíz de la auditoría de Ferrovial y sobre el seguimiento de las que se plantearon con ocasión de la revisión de cuentas del ejercicio anterior.

La Dirección General Económico-Financiera informó a la Comisión sobre el proceso de implantación del sistema de control interno de la información financiera (SCIIF), que sigue la estructura propuesta por la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Se presentaron las conclusiones sobre la evaluación anual de los principales riesgos de la información financiera y los controles establecidos para mitigarlos, y se dio seguimiento a la implantación de las mejoras recomendadas y al plan de acción en esta materia para 2013.

Además, una firma externa de auditoría presentó sus conclusiones tras revisar el sistema de control interno de la información financiera en las áreas de negocio de servicios en Reino Unido y de autopistas en Estados Unidos.

#### Auditoría Interna

La Comisión ha supervisado las actuaciones desarrolladas por la Dirección de Auditoría Interna de la Sociedad. En concreto ha conocido:

- El informe de actividades de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2011.
- El grado de avance de los trabajos programados al cierre del primer semestre del año 2012, comprobándose el cumplimiento de la planificación aprobada.
- El plan de trabajos de auditoría previstos para el ejercicio 2013.

El Grupo tiene establecido un sistema gestionado por la Dirección de Auditoría Interna, el "Buzón de denuncias", que permite a cualquier empleado y a terceros a través de internet de forma confidencial y, si lo desea, anónima, comunicar situaciones ineficientes, comportamientos inadecuados o incumplimientos. La Comisión recibió en 2012, como en años anteriores, dos informes sobre el funcionamiento del Buzón de denuncias y la prevención del fraude, uno referido al ejercicio anterior y otro referido al primer semestre del año.

**Análisis de riesgos y sistemas para su control**

La Dirección de Riesgos de Ferrovial ha comparecido periódicamente ante la Comisión para informar sobre los principales riesgos y contingencias de la Sociedad y su grupo, así como los sistemas establecidos para su identificación, gestión y control.

**Actuaciones en materia de Gobierno Corporativo y régimen de cumplimiento**

La Comisión ha llevado a cabo las siguientes actuaciones en esta materia, conforme al Reglamento del Consejo:

- Examen, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, del Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2011.
- Ha sido informada de las novedades legislativas aprobadas o en proyecto durante el ejercicio en materias de su competencia.
- Analizó, con carácter previo al Consejo de Administración y para su posterior sometimiento a la Junta General de Accionistas, la modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta para adaptarlos a las novedades legislativas en materia de derecho de sociedades.
- Propuso ciertas modificaciones en el Reglamento del Consejo de Administración.
- En aplicación del artículo 41 del Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión emitió informe sobre operaciones vinculadas antes de su sometimiento al Consejo de Administración.
- Examinó las reglas de funcionamiento del Foro Electrónico de Accionistas aplicables a la Junta de accionistas de 2012 y siguientes, conforme al párrafo segundo del artículo 539 de la Ley de Sociedades de Capital, que obliga a habilitar en la página web un Foro Electrónico de Accionistas con motivo de la celebración de la Junta General.

Las páginas que anteceden, visadas por el Secretario del Consejo de Administración, contienen el informe de gestión consolidado de FERROVIAL, S.A. (que incluye en sección separada el Informe Anual de Gobierno Corporativo junto con su Anexo) correspondiente al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2012, que ha sido formulado por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 19 de febrero de 2013, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, todos los administradores firman a continuación.

\_\_\_\_\_  
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo  
Presidente

\_\_\_\_\_  
D. Santiago Bergareche Busquet  
Vicepresidente

\_\_\_\_\_  
D. Joaquín Ayuso García  
Vicepresidente

\_\_\_\_\_  
D. Íñigo Meirás Amusco  
Consejero Delegado

\_\_\_\_\_  
D. Jaime Carvajal Urquijo  
Consejero

\_\_\_\_\_  
Portman Baela, S.L.  
P.p. D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejero

\_\_\_\_\_  
D. Juan Arena de la Mora  
Consejero

\_\_\_\_\_  
D. Gabriele Burgio  
Consejero

\_\_\_\_\_  
Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejera

\_\_\_\_\_  
D. Santiago Fernández Valbuena  
Consejero

\_\_\_\_\_  
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans  
Consejero

\_\_\_\_\_  
Karlovy S.L.  
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejero

# cuentas anuales consolidadas

96

estado consolidado de situación financiera

97

cuenta de pérdidas y ganancias

98

estado consolidado de resultado global

98

estado consolidado de cambios en el patrimonio neto

99

estado de flujo de caja consolidado

100

notas a las cuentas anuales consolidadas

168

anexo

185

informe de auditoría



ferrovial

**Cuentas Anuales Consolidadas 2012**

**Ferrovial, S.A. y  
Sociedades dependientes**



**Consejo de Administración  
19 de febrero de 2013**

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011 .....	3
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011 .....	4
ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011 .....	5
ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011 .....	5
ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011 .....	6
NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2012 .....	7
1 ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN .....	7
2 BASES DE PRESENTACIÓN Y POLÍTICAS CONTABLES .....	7
3 GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL .....	13
4 INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS .....	18
5 FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES .....	23
6 ACTIVOS INTANGIBLES .....	25
7 INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS .....	25
8 INMOVILIZADO MATERIAL .....	26
9 INVERSIONES EN ASOCIADAS .....	27
10 ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES .....	33
11 DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE .....	34
12 EXISTENCIAS .....	37
13 CLIENTES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR .....	37
14 PATRIMONIO NETO .....	39
15 INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS .....	42
16 DÉFICIT DE PENSIONES .....	42
17 PROVISIONES .....	44
18 POSICIÓN NETA DE TESORERÍA .....	45
19 OTRAS DEUDAS .....	51
20 DEUDAS POR OPERACIONES DE TRÁFICO .....	51
21 SITUACIÓN FISCAL .....	52
22 PASIVOS CONTINGENTES, ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS .....	56
23 AJUSTES DE VALOR RAZONABLE .....	59
24 DETERIOROS Y ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO .....	59
25 INGRESOS DE EXPLOTACIÓN .....	60
26 GASTOS DE PERSONAL .....	61
27 RESULTADO FINANCIERO .....	61
28 RESULTADO NETO DE OPERACIONES DISCONTINUADAS .....	62
29 RESULTADO POR ACCIÓN .....	62
30 FLUJO DE CAJA .....	63
31 RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN .....	64
32 SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES .....	68
33 INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON VINCULADAS .....	69
34 PARTICIPACIONES DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN EN SOCIEDADES CON EL MISMO, ANÁLOGO O COMPLEMENTARIO GÉNERO DE ACTIVIDAD DEL QUE CONSTITUYE EL OBJETO SOCIAL DE FERROVIAL .....	73
35 HONORARIOS AUDITORES .....	74
36 ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE .....	74
37 COMENTARIOS A LOS ANEXOS .....	74



Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011

Activo (Millones de euros)	Nota	2012	2011
<b>Activos no corrientes</b>		<b>16.638</b>	<b>17.500</b>
Fondos de comercio	5	1.487	1.482
Activos intangibles	6	116	103
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	6.755	5.960
Inversiones inmobiliarias		35	64
Inmovilizado material	8	507	627
Inversiones en asociadas	9	4.304	5.199
Activos financieros no corrientes	10	1.668	1.912
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras		1.334	1.279
Activos financieros disponibles para la venta		1	0
Caja restringida		148	390
Resto de cuentas a cobrar		186	243
Impuestos diferidos	21	1.609	2.018
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	11	158	134
<b>Activos corrientes</b>		<b>5.580</b>	<b>5.452</b>
Activos clasificados como mantenidos para la venta		2	2
Existencias	12	394	427
Cientes y otras cuentas a cobrar	13	2.203	2.673
Cientes por ventas y prestaciones de servicios		1.647	2.083
Otros deudores		436	539
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		120	50
Tesorería y equivalentes	18	2.972	2.349
Sociedades de proyectos de infraestructuras		237	188
Caja restringida		25	24
Resto de tesorería y equivalentes		212	164
Resto de sociedades		2.735	2.161
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	11	8	1
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>22.217</b>	<b>22.951</b>

Pasivo y Patrimonio neto (Millones de euros)	Nota	2012	2011
<b>Patrimonio neto</b>	14	<b>5.762</b>	<b>6.246</b>
<b>Patrimonio neto atribuible a los accionistas</b>		<b>5.642</b>	<b>6.113</b>
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		121	133
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	15	<b>356</b>	<b>292</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>		<b>11.117</b>	<b>10.806</b>
Déficit de pensiones	16	105	110
Provisiones a largo plazo	17	1.166	1.010
Deuda financiera	18	6.996	6.695
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		5.825	5.503
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		1.171	1.192
Otras deudas	19	203	179
Impuestos diferidos	21	1.080	1.298
Derivados financieros a valor razonable	11	1.567	1.514
<b>Pasivos corrientes</b>		<b>4.982</b>	<b>5.606</b>
Deuda financiera	18	1.229	1.214
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		1.168	1.145
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		61	69
Derivados financieros a valor razonable	11	65	7
Deudas por operaciones de tráfico	20	3.273	3.882
Acreedores comerciales		2.648	3.223
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		75	51
Otras deudas no comerciales		549	608
Provisiones para operaciones de tráfico	17	415	502
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		<b>22.217</b>	<b>22.951</b>

Los activos intangibles y materiales y las inversiones inmobiliarias afectos de proyectos de infraestructuras se incluyen en la partida "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras". Las Notas 1 a 37 y el Anexo 1, forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera a 31 de diciembre de 2012.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011

Millones de euros	Nota	2012			2011		
		Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2012	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2011
Cifra de ventas		7.686	0	7.686	7.446	0	7.446
Otros ingresos de explotación		17	0	17	15	0	15
<b>Total Ingresos de explotación</b>	25	<b>7.703</b>	<b>0</b>	<b>7.703</b>	<b>7.461</b>	<b>0</b>	<b>7.461</b>
Consumos		1.299	0	1.299	1.299	0	1.299
Gastos de personal	26	2.142	0	2.142	2.018	0	2.018
Otros gastos de explotación		3.335	0	3.335	3.326	0	3.326
<b>Total gastos de explotación</b>		<b>6.776</b>	<b>0</b>	<b>6.776</b>	<b>6.643</b>	<b>0</b>	<b>6.643</b>
<b>Resultado bruto de explotación</b>		<b>927</b>	<b>0</b>	<b>927</b>	<b>817</b>	<b>0</b>	<b>817</b>
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		219	0	219	192	0	192
<b>Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado</b>		<b>708</b>	<b>0</b>	<b>708</b>	<b>625</b>	<b>0</b>	<b>625</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	24	115	-63	52	229	-130	99
<b>Resultado de explotación</b>		<b>823</b>	<b>-63</b>	<b>760</b>	<b>854</b>	<b>-130</b>	<b>724</b>
Resultado financiero financiación		-298	0	-298	-265	0	-265
Resultado derivados y otros resultados financieros		-6	2	-4	-11	-3	-13
<b>Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>		<b>-304</b>	<b>2</b>	<b>-302</b>	<b>-276</b>	<b>-3</b>	<b>-279</b>
Resultado financiero financiación		-26	0	-26	-82	0	-82
Resultado derivados y otros resultados financieros		-7	46	38	-2	60	58
<b>Resultado financiero resto de sociedades</b>		<b>-34</b>	<b>46</b>	<b>12</b>	<b>-84</b>	<b>60</b>	<b>-25</b>
<b>Resultado financiero</b>	27	<b>-338</b>	<b>48</b>	<b>-290</b>	<b>-360</b>	<b>57</b>	<b>-303</b>
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	9	222	62	284	18	1	20
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>		<b>707</b>	<b>47</b>	<b>754</b>	<b>512</b>	<b>-72</b>	<b>440</b>
Impuesto sobre sociedades	21	-108	0	-108	-63	2	-61
<b>Resultado consolidado procedente de actividades continuadas</b>		<b>599</b>	<b>47</b>	<b>646</b>	<b>449</b>	<b>-70</b>	<b>379</b>
<b>Resultado neto operaciones discontinuadas</b>	28	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>165</b>	<b>679</b>	<b>844</b>
<b>Resultado consolidado del ejercicio</b>		<b>599</b>	<b>47</b>	<b>646</b>	<b>614</b>	<b>609</b>	<b>1.223</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>		<b>60</b>	<b>3</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>19</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante</b>		<b>660</b>	<b>50</b>	<b>710</b>	<b>614</b>	<b>629</b>	<b>1.243</b>

Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante		29
Básico		0,97
Diluido		0,97

(\*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioro de activos y pasivos (ver Nota 24). Las Notas 1 a 37, y el Anexo I, forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 31 de diciembre de 2012.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011

	Millones de euros	
	2012	2011
<b>a) Resultado consolidado del ejercicio</b>	<b>646</b>	<b>1.223</b>
Atribuido a la Sociedad Dominante	710	1.243
Atribuido a socios externos	-64	-19
<b>b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio</b>	<b>-228</b>	<b>-541</b>
<b>Sociedades Integración Global</b>	<b>-185</b>	<b>-396</b>
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-100	-494
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-29	-73
Diferencias de conversión	-13	22
Efecto impositivo	-43	149
<b>Sociedades Puesta en Equivalencia/Discontinuadas</b>	<b>-43</b>	<b>-145</b>
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-37	-210
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-122	3
Diferencias de conversión	92	25
Efecto impositivo	24	38
<b>c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias</b>	<b>-24</b>	<b>433</b>
<b>Sociedades Integración Global</b>	<b>-21</b>	<b>-63</b>
<b>Sociedades Puesta en Equivalencia/Discontinuadas</b>	<b>-2</b>	<b>497</b>
<b>a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL</b>	<b>394</b>	<b>1.116</b>
Atribuido a la Sociedad Dominante	464	1.288
Atribuido a socios externos	-70	-171

Las Notas 1 a 37 y el Anexo 1, forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global a 31 de diciembre de 2012.

(\*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no puede ser posteriormente objeto de transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver nota 14).

ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011

Millones de euros	2012								
	Capital Social	Prima de Emisión	Prima de Fusión	Acciones Propias	Ajustes cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
<b>Saldo a 31.12.2011</b>	<b>147</b>	<b>1.202</b>	<b>1.821</b>	<b>0</b>	<b>-638</b>	<b>3.582</b>	<b>6.113</b>	<b>133</b>	<b>6.246</b>
Resultado consolidado del ejercicio						710	710	-64	646
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio					-246		-246	-6	-252
<b>Total ingresos y gastos reconocidos</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-246</b>	<b>710</b>	<b>464</b>	<b>-70</b>	<b>394</b>
Dividendos pagados			-183			-734	-917	-28	-945
Ampliaciones/reducciones capital						0	0	125	125
<b>Transacciones con accionistas</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-183</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-734</b>	<b>-917</b>	<b>97</b>	<b>-820</b>
<b>Variaciones de perímetro</b>								<b>0</b>	<b>0</b>
Otros movimientos						-18	-18	-40	-58
<b>Saldo a 31.12.2012</b>	<b>147</b>	<b>1.202</b>	<b>1.637</b>	<b>0</b>	<b>-884</b>	<b>3.540</b>	<b>5.642</b>	<b>121</b>	<b>5.762</b>

Millones de euros	2011								
	Capital Social	Prima de Emisión	Prima de Fusión	Acciones Propias	Ajustes cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
<b>Saldo a 31.12.2010</b>	<b>147</b>	<b>1.202</b>	<b>1.821</b>	<b>0</b>	<b>-679</b>	<b>2.705</b>	<b>5.195</b>	<b>1.434</b>	<b>6.629</b>
Resultado consolidado del ejercicio						1.243	1.243	-19	1.223
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio					45		45	-152	-107
<b>Total ingresos y gastos reconocidos</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>1.243</b>	<b>1.288</b>	<b>-171</b>	<b>1.116</b>
Dividendos pagados						-367	-367	-30	-396
Ampliaciones/reducciones capital						0	0	77	77
<b>Transacciones con accionistas</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-367</b>	<b>-367</b>	<b>47</b>	<b>-320</b>
<b>Variaciones de perímetro</b>								<b>0</b>	<b>-1.144</b>
Otros movimientos					-3	0	-3	-33	-36
<b>Saldo a 31.12.2011</b>	<b>147</b>	<b>1.202</b>	<b>1.821</b>	<b>0</b>	<b>-638</b>	<b>3.581</b>	<b>6.113</b>	<b>133</b>	<b>6.246</b>

Las Notas 1 a 37 y el Anexo 1, forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2012.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ESTADO DE FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO DE LOS EJERCICIOS 2012 Y 2011

Millones de euros	Nota	Diciembre 2012	Diciembre 2011
<b>Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante</b>		<b>710</b>	<b>1.243</b>
<b>Ajustes al resultado</b>		<b>217</b>	<b>-425</b>
Minoritarios		-64	-19
Impuesto		108	61
Resultado por equivalencia		-284	-20
Resultado financiero		290	303
Deterioro y enajenación inmovilizado		-52	-943
Amortizaciones		219	192
Pago de Impuesto		-50	-92
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-60	-170
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		363	157
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>30</b>	<b>1.180</b>	<b>713</b>
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-118	-96
Inversión proyectos Infraestructuras		-798	-780
Inversión inmovilizado financiero		-26	-96
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión inmovilizado financiero		893	1.264
<b>Flujo de inversión</b>	<b>30</b>	<b>-50</b>	<b>291</b>
<b>Flujo antes de financiación</b>		<b>1.130</b>	<b>1.004</b>
Flujo de capital y socios externos		135	126
Pago de dividendos		-827	-382
Otros movimientos de fondos propios		0	0
<b>Flujo financiación propia</b>		<b>-692</b>	<b>-256</b>
Intereses pagados		-342	-436
Intereses recibidos		25	29
Aumento endeudamiento bancario		650	918
Disminución endeudamiento bancario		-403	-1.141
Variación endeudamiento mantenidos para la venta		0	0
<b>Flujo de financiación</b>	<b>30</b>	<b>-762</b>	<b>-886</b>
<b>Variación tesorería y equivalentes</b>	<b>18</b>	<b>368</b>	<b>117</b>
Tesorería y equivalentes al inicio del período		2.349	2.701
Tesorería y equivalentes al final del período		2.972	2.349
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-255	-19
Variación tesorería y equivalentes mantenidos para la venta		0	0
Variación tesorería y equivalentes Actividades Discontinuadas		0	488
<b>Actividades discontinuadas</b>			
Flujo de efectivo de las actividades de explotación			1.160
Flujo de efectivo de las actividades de inversión			-765
Flujo de efectivo de las actividades de financiación			-555
<b>Flujo de efectivo neto de operaciones discontinuadas</b>			<b>-161</b>

Las Notas 1 a 37 y el Anexo 1, forman parte del Estado de Flujo Consolidado a 31 de diciembre de 2012.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

**NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS  
DEL EJERCICIO 2012**

**1. Actividades de la Sociedad y Perímetro  
de Consolidación.**

**1.1 Actividades de la Sociedad:**

El grupo consolidado Ferrovial, en adelante Ferrovial, está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo I. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad, que constituyen a su vez sus segmentos primarios de información conforme a lo indicado en la NIIF 8:

-Construcción: Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas y privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.

-Servicios: Mantenimiento y conservación de infraestructuras, instalaciones y edificios; recogida y tratamiento de residuos y prestación de otro tipo de servicios públicos.

-Autopistas: Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.

-Aeropuertos: Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

En la página "web" www.ferrovial.com puede consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el grupo consolidado desarrolla sus negocios.

Adicionalmente y a efectos de la comprensión de estos estados financieros, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción y servicios.

Dichos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo firmados con una administración pública, en los que la sociedad titular del proyecto en la que, normalmente, el grupo participa con otros socios, financia la construcción o la rehabilitación de una infraestructura pública, fundamentalmente con deuda garantizada con los propios flujos del proyecto y con el capital aportado por los socios, y posteriormente la mantiene, recuperando dicha inversión mediante el cobro de peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o mediante cantidades pagadas por la administración titular del contrato en función de las condiciones de disponibilidad del activo. En la mayoría de los casos la actividad de construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con las divisiones de construcción y servicios del grupo.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos caen en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del grupo, se desglosan en los presentes estados financieros de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos, tanto en el inmovilizado no financiero (donde se agrupa en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras el inmovilizado material, inmaterial y propiedades de inversión asignado a estos proyectos), como en los activos financieros a largo plazo, y fundamentalmente la posición neta de tesorería y la información relativa al flujo de caja, donde se separa el flujo denominado "exproyectos" que agrupa los flujos generados por las actividades de construcción y servicios y los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras, del flujo de los propios proyectos que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de los mismos.

También es importante destacar que dos de los principales activos del Grupo corresponden a la participación del 33,65% en Heathrow Airport Holdings (HAH) Sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido) y otros aeropuertos en el Reino Unido y del 43,23% en ETR 407 Sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canada), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde el ejercicio 2011 y 2010, respectivamente. Con el objeto de dar un información detallada sobre ambas sociedades en la Nota 9 relativa a participaciones por puesta en equivalencia, se incluye información relativa a la evolución del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias de ambas compañías, completando dicha información en otras Notas de la memoria con información que se considera de interés.

**1.2 Cambios en el perímetro de consolidación**

Respecto a las sociedades que forman parte del perímetro de consolidación por integración global, la principal variación es la relativa a la desconsolidación de la sociedad PNI, filial de Budimex (cabecera del negocio de Construcción en Polonia), después de iniciarse el concurso de acreedores que ha conllevado la pérdida de control de la misma, tal y como se comenta con más detalle en la nota 5.b sobre el Fondo de Comercio.

Respecto a las sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia, durante el ejercicio 2012 la participación indirecta de Ferrovial en HAH se ha reducido de un 49,99% a un 33,65% como resultado de la venta en Agosto del ejercicio 2012 del 10,62% de Heathrow Airport Holdings Ltd. (antes BAA Ltd.) a Qatar Holding LLC, por un precio de 478 millones de libras, que representan unos 607 millones de euros. Con posterioridad, en Octubre de este mismo ejercicio se ha procedido a vender un 5,72% adicional de la participación a Stable Investment Corporation, filial de CIC International Co., Ltd. por 257,4 millones de libras (319,3 millones de euros).

**2. Bases de presentación y políticas contables.**

**2.1. Bases de presentación**

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de las sociedades del grupo y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación a la Sociedad, de forma que

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del grupo. El marco normativo es el establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) establecidas por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 2002.

Como consecuencia de nueva información obtenida durante el presente ejercicio sobre hechos y circunstancias que existían en el momento de la compra de PNI, filial de Budimex, y dentro del período de los 12 meses siguientes a la fecha de la compra, se ha procedido a realizar un proceso de reasignación de los activos y pasivos de la operación de adquisición, reexpresando en este sentido el balance comparativo de 2011 incluido en los Estados Financieros conforme a lo indicado en la NIIF 3 (ver nota 5 para más información).

**2.2. Criterio de materialidad usado a efectos de los desgloses requeridos**

Cabe asimismo destacar que en las presentes cuentas anuales se ha omitido aquella información o desgloses que, no requiriendo de detalle por su importancia cualitativa, se han considerado no materiales o que no tienen importancia relativa de acuerdo al concepto de *Materialidad o Importancia relativa* definido en el marco Conceptual de las NIIF.

**2.3. Nuevas normas contables**

**2.3.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria en el ejercicio 2012.**

Las nuevas normas contables adoptadas por la Unión Europea y que son de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2012 son las siguientes:

Nuevas normas y modificaciones	Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
<b>Aprobadas para su uso en la UE</b>	
Modificación de NIIF 1	Adopción por primera vez de NIIF - Hiperinflación severa y eliminación de fechas fijas para los primeros adoptantes
Modificación de NIIF 7	Información a revelar- Transferencias de activos financieros
Modificación de NIC 12	Impuesto sobre las ganancias - Impuestos diferidos. Recuperación de activos subyacentes

Ninguna de estas normas tiene un impacto significativo en la elaboración de las presentes Cuentas Anuales.

**2.3.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2012:**

Las nuevas normas contables que han sido aprobadas por el IASB y que todavía no son de obligado cumplimiento son las siguientes:

Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones	Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
<b>Aprobadas para su uso en la UE</b>	
Modificación de NIC 1	Presentación del otro resultado integral
NIIF 13	Medición del valor razonable
Modificación de NIC 19	Retribuciones a los empleados
CINIIF 20	Costes de extracción en la fase de producción de una mina a cielo abierto
Modificación de NIIF 7	Información a revelar: Compensación de activos y pasivos financieros
Modificación de NIC 32	Instrumentos financieros: Presentación- Compensación de activos y pasivos financieros
NIIF 10	Estados financieros consolidados
NIIF 11	Acuerdos conjuntos
NIIF 12	Desgloses sobre participaciones en otras entidades
NIC 27 (revisada)	Estados financieros individuales
NIC 28 (revisada)	Inversiones en asociadas y negocios conjuntos

(\* La fecha de entrada en vigor aprobada por el IASB para todas estas normas es el 1 de enero de 2013. No obstante, la Unión Europea ha retrasado su entrada en vigor al 1 de enero de 2014. Se permite su aplicación anticipada, siempre y cuando se apliquen en bloque.

**Pendientes de aprobación para su uso en la UE**

NIIF 9	Instrumentos Financieros: Clasificación y valoración
Modificación de NIIF 1	Préstamos Gubernamentales
Modificación NIIF 10, 11 y 12	Guía de Transición (**)
Modificación de NIIF 10, 12 y NIC 27	Entidades de Inversión
Mejoras a las NIIF 2009-2011	

(\*\*) O en la fecha de primera aplicación de las NIIF 10, 11 y 12, cuya entrada en vigor en la Unión Europea es el 1 de enero de 2014, como se ha comentado previamente.

En la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, la Dirección del Grupo está evaluando el posible impacto que la aplicación de estas normas o modificaciones tendrá sobre los estados financieros del Grupo. En principio, las normas que pueden tener impacto significativo para el

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes**

grupo son la modificación de la NIC 19, por la limitación del rendimiento de los activos, que se calculará aplicando la misma tasa de interés que se utiliza para el descuento de los pasivos; así como la NIIF 13, que requiere la inclusión en la valoración de los derivados del riesgo de crédito de las dos partes contratantes. Respecto a la NIC 19, el impacto que esta modificación habría tenido en las presentes Cuentas Anuales de haberse aplicado anticipadamente habría sido un menor resultado neto de 17 millones de euros (6 millones de euros correspondientes a HAH, al porcentaje de participación de Ferrovia, y 11 a Amey). En cuanto a la NIIF 13, la compañía está actualmente evaluando el posible impacto que dicha norma podría tener en la valoración de su cartera de derivados.

La única norma, modificación o interpretación que ha sido aplicada de forma anticipada ha sido la modificación de la NIC 1, en relación con el desglose dentro del Estado Consolidado de Resultado Global, de aquellas partidas que en el futuro pueden ser transferidas de patrimonio neto a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver nota 14).

**2.4. Criterios de consolidación**

Durante los ejercicios 2012 y 2011, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

Conforme a lo indicado en el apartado 2.1 anterior el grupo consolidado ha aplicado los criterios de consolidación de acuerdo a NIIF adoptadas por la Unión Europea (NIIF – UE).

En este sentido se detallan a continuación únicamente aquellos criterios de consolidación tomados por el grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera:

- se consolidan por el método de puesta en equivalencia, de acuerdo a la alternativa recogida en la NIC 31, aquellas sociedades sobre las que Ferrovia S.A. mantiene control conjunto. En este último caso, el grupo considera que el método de consolidación por puesta en equivalencia es el que mejor contribuye a reflejar la imagen fiel puesto que, en estos supuestos de control conjunto, el grupo no controla los activos ni tiene una obligación presente respecto a los pasivos de la participada, sino que lo que realmente controla es una participación sobre la misma. En esta misma línea discurre la nueva norma NIIF 11 "Acuerdos conjuntos", que entrará en vigor el próximo 1 de enero de 2014, en lo referente a negocios conjuntos.
- se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares. A diferencia del caso anterior, se considera que, en estos supuestos de control conjunto, existe una involucración directa por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria en las mismas. Este tipo de negocios aportan al grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 1.240, 121 y 1.479 millones de euros (1.119, 88 y 1.255 millones de euros en 2011). El criterio seguido por este tipo de contratos es

similar al establecido en la NIIF 11 "Acuerdos conjuntos" para lo que se denominan "Operaciones conjuntas"

- los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativos a obras de construcción realizadas por la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminados en el proceso de consolidación ya que este tipo de contratos se consideran como contratos de construcción en los que el grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIIF 12. El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la Nota 33 sobre operaciones con entidades vinculadas.

La relación de sociedades dependientes y asociadas se incluye en el Anexo 1.

**2.5 Políticas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada**

En línea con lo indicado en el apartado 2.2 anterior, se detallan a continuación únicamente aquellas políticas tomadas por el grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera.

**2.5.1 Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles.**

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes "Activos intangibles", "Inversiones inmobiliarias" e "Inmovilizado material" se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. La Compañía no aplica, por lo tanto, la alternativa de valor razonable respecto al Inmovilizado Material y las Inversiones Inmobiliarias.
- El método lineal es el utilizado para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos en los epígrafes "Activos intangibles", "Inversiones inmobiliarias" e "Inmovilizado material", excepto para determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de manera degresiva.
- Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe "Inmovilizado material" se sitúa básicamente en los siguientes rangos:

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes**

Años de vida útil	
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Elementos de transporte	3-20
Otro inmovilizado	2-20

**2.5.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras**

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en el ámbito de la CINIIF 12 (fundamentalmente autopistas), que siguen el Modelo Intangible, cuya retribución consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público.

No aparecen recogidos en este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión pero que no forman parte de la infraestructura (elementos de transporte, mobiliario, equipos informáticos...), al no ser objeto de reversión a la administración concedente. Este tipo de activo se contabiliza en el epígrafe de inmovilizado material y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio que refleje su uso económico

Activos con Modelo Intangible CINIIF 12

Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de expropiación, y los costes financieros activados durante el periodo de construcción, se amortiza en función del patrón de consumo aplicable en cada caso (ej. tráfico previsto, en el caso de autopistas de peaje) durante toda la vida de la concesión.

Las inversiones acordadas contractualmente al inicio, con carácter firme e irrevocable, para su realización en un momento posterior, durante la vida de la concesión, y siempre que no sean inversiones de mejora de la infraestructura, tienen la consideración de inversión inicial. Para este tipo de inversiones se contabiliza un activo y una provisión inicial por el valor actual de la inversión futura, aplicando para el cálculo del citado valor actual una tasa de descuento equivalente al coste de la deuda vinculada al proyecto. El activo se amortiza en función del patrón de consumo durante toda la vida de la concesión y la provisión se actualiza financieramente durante el periodo que medie hasta la inversión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del patrón de consumo durante la vida de la concesión.

En el caso de las inversiones de reposición, se contabiliza una provisión que deberá estar completamente dotada en el momento en que la reposición entre en funcionamiento. Dicha dotación se realiza en función del patrón del consumo durante el periodo en el que la obligación se devengue y aplicando un criterio financiero.

Las inversiones de mejora de la infraestructura son aquellas que suponen un aumento de la capacidad de generación de ingresos de la infraestructura o reducción de costes en la misma. Para las inversiones que se recuperan en el periodo

concesional, al suponer un aumento de la capacidad de la infraestructura, se tratarán como una extensión del derecho otorgado y por lo tanto, se reconocerán en el balance en el momento en que entren en explotación. Se amortizan a partir de la fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad. No obstante, si a la vista de las condiciones del acuerdo, estas inversiones no se van a ver compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se ejecuten. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo intangible.

Para la parte proporcional de la mejora o ampliación de capacidad que sí se prevea recuperar mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional.

Por la naturaleza de los cálculos anteriormente mencionados, los mismos están sujetos a importantes juicios y estimaciones, destacando las estimaciones de tráfico futuro o el volumen de las inversiones de reposición previstas. Dichas previsiones son actualizadas y revisadas de forma sistemática por parte de los departamentos técnicos respectivos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes así como la duración de dichos contratos y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas de Peaje:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio	Método de Consolidación
Skyway Concession Co.	USA	99	2005	Global
SH 130 Concession Co. (1)	USA	50	2007	Global
North Tarrant Express (2)	USA	52	2009	Global
LBJ Express (2)	USA	52	2009	Global
Autopista del Sol	España	55	1996	Global
M-203 Alcalá O' Donell	España	30	2005	Global
Autopista Madrid Sur	España	65	2000	Global
Autopista Madrid-Levante (3)	España	36	2004	Global
Euroscut Algarve	Portugal	30	2000	Global
Euroscut Azores	Portugal	30	2006	Global
Eurolink Motorway Operations	Irlanda	30	2003	Global
407 ETR Internacional Inc. (4)	Canadá	99	1999	Puesta en equivalencia
Indiana Toll Roads	USA	75	2006	Puesta en equivalencia
Nea Odos	Grecia	30	2007	Puesta en equivalencia
Central Greece	Grecia	30	2008	Puesta en equivalencia
Autopista de Almazora	España	30	2012	Puesta en equivalencia
A66 Benavente - Zamora	España	30	2012	Puesta en equivalencia

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- (1) El periodo de la concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción (noviembre 2012).  
 (2) El periodo de concesión corresponde al menor de 50 años de explotación o 52 años desde la firma del contrato.  
 (3) La duración de la concesión se podrá ampliar cuatro años si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio.  
 (4) Concesión fuera del alcance de la CINIIF 12, ya que existe sustancialmente libertad tarifaria.

### 2.5.3 Cuentas a cobrar Proyectos de Infraestructuras CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe, los acuerdos de concesión de servicios vinculados a infraestructuras en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados, o bien porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados. Se trata por tanto de acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido en su totalidad por la entidad concedente. En estos supuestos, el importe debido por la citada entidad concedente se contabiliza en el activo del balance como un préstamo o cuenta a cobrar.

Para el cálculo del importe debido por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimiento prestados y la remuneración financiera implícita en este tipo de contratos.

Los ingresos por los servicios prestados en cada periodo, fundamentalmente construcción y mantenimiento, incrementan el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. La remuneración financiera de los servicios prestados igualmente incrementa el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. Los cobros recibidos de la Administración disminuyen el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en tesorería.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a las que se aplica el método de cuenta a cobrar, así como la duración de dichos contratos y método de consolidación aplicado:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio	Método Consolidación
Autopista Terrasa Manresa	España	50	1986	Global
Autopista Norte Litoral	España	30	2001	Global
Eurolink M3	Irlanda	30	2003	Global

### 2.5.4. Otras partidas del balance

#### Existencias

Se valoran, con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en el epígrafe "Existencias" a precio medio ponderado o a valor neto de realización, el menor.

#### Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de

determinados proyectos de infraestructuras cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

#### Déficit por pensiones

En los Planes de prestación definida, el pasivo reconocido en el balance es el valor actual de la obligación devengada en la fecha del balance menos el valor razonable de los activos afectos al plan y cualquier coste por servicios pasados no reconocido. La obligación devengada se calcula anualmente por actuarios descontando los flujos de salida de efectivo futuros estimados a tipos de interés correspondientes a emisiones de bonos u obligaciones empresariales de alta calidad crediticia denominados en la moneda en que se pagaran las prestaciones y con plazos de vencimiento similares a los de las correspondientes obligaciones.

En los citados planes de prestación definida, respecto a las pérdidas y ganancias actuariales, el grupo se acoge a la opción de reconocerlas íntegramente en el patrimonio neto en el periodo en el que ocurren, en línea con la modificación de la IAS 19 aprobada y de aplicación obligatoria a partir de 1 de enero de 2013, que elimina la alternativa del denominado "corredor".

### 2.5.5 Reconocimiento de ingresos

A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de resultados en cada una de los segmentos en los que opera Ferrovial.

#### 2.5.5.1 Actividad de Construcción

Para el reconocimiento de los resultados de construcción la empresa sigue los criterios establecidos en la NIC 11, que permite, cuando el resultado de un contrato de construcción puede ser estimado con suficiente fiabilidad, reconocer los ingresos ordinarios y los costes asociados en resultados con referencia al estado de terminación del contrato en la fecha de cierre del balance. Cualquier pérdida esperada en el contrato de construcción es reconocida como tal inmediatamente.

La empresa sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado, que se puede llevar a la práctica por la existencia en todos los contratos generalmente de una definición de todas y cada una de las unidades de obra y el precio al que se certifica cada una de estas, existiendo herramientas presupuestarias para el seguimiento de las desviaciones. Al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras, registrando como ingreso la producción del mes. Los costes de ejecución de las obras se reconocen contablemente en función de su devengo, reconociendo como gasto los realmente incurridos en la ejecución de las unidades de obra realizadas, así como los que pudiéndose incurrir en el futuro deban ser imputados a las unidades de obra ahora ejecutadas. El criterio general anteriormente descrito no se aplica en las obras realizadas por Budimex, en las cuales el reconocimiento de ingresos se basa en el grado de avance sobre costes, por el que el porcentaje de costes incurridos sobre el total de costes estimados determina el reconocimiento de ingresos en función del margen estimado para toda la vida del contrato.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

En aquellos casos excepcionales, que no sea posible estimar el margen para la totalidad del contrato se reconoce el total de los costes incurridos en el mismo y como ingreso de dicho contrato las ventas razonablemente aseguradas relativas a la obra realizada, con el límite de los mencionados costes incurridos en el contrato.

Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que la aprobación de los mismos esté razonablemente asegurada y pueda ser medido con suficiente fiabilidad. Los costes asociados a estas unidades de obra se reconocen en el momento en que se producen los mismos.

A diferencia del reconocimiento de los ingresos las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos contractuales establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente que se realiza mediante el documento contractual denominado certificación. De esta forma las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades facturadas o certificadas por el cliente. En aquellos contratos en el que el reconocimiento de ingresos va por delante del volumen facturado o certificado la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada "Obra ejecutada pendiente de certificar" dentro del epígrafe "Clientes por ventas y prestación de servicios" mientras que en aquellos contratos en los que el nivel de reconocimiento de ingresos va por detrás del volumen facturado o certificado la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada "Obra certificada por anticipado" dentro del epígrafe "Acreedores comerciales".

Se reconocen como gastos anticipados los gastos iniciales de obra derivados de la formalización del contrato principal, gastos de maquinaria para llegada a obra, adquisición de proyectos exteriores, colaboraciones y estudios exteriores, seguro de construcción, cerramientos y otros gastos iniciales de obra. Dichos gastos se registran dentro del epígrafe de "existencias" siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro, y se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato. En caso contrario se imputan directamente a resultados.

El reconocimiento de los intereses de demora originados por retrasos en el cobro de las certificaciones se realiza cuando sea probable que se vayan a recibir efectivamente dichos intereses y el importe de los mismos puede ser medido de forma fiable.

Por la propia naturaleza de este tipo de contratos y tal como se desprende de los apartados anteriores, los principales aspectos que afectan al reconocimiento de los ingresos y gastos están sujetos a importantes juicios y estimaciones, como el resultado previsto al final del contrato, el importe de gastos a incurrir al final de la obra, la medición de la obra ejecutada en el periodo, o la razonabilidad sobre el reconocimiento de una modificación sobre el contrato inicial. Todos estos juicios y estimaciones son realizados por los responsables de la ejecución de las obras y posteriormente revisados en los diferentes niveles de la organización, así como

sometidos a controles tendentes a asegurar la coherencia y razonabilidad de los criterios aplicados.

### 2.5.5.2 Actividad de autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, se registran atendiendo a lo establecido en la CINIIF 12 en la base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver epígrafes 2.5.2 y 2.5.3).

En este sentido, cabe mencionar que en el caso de los activos financieros CINIIF 12 se clasifica en la presente memoria la remuneración financiera de las concesiones que aplican este modelo como ventas, de acuerdo con lo establecido en el párrafo 7 de la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". Según esta norma, el ingreso de las actividades ordinarias debe ser aquel que surge en el curso de las actividades ordinarias originando un aumento de patrimonio. En este sentido, puede considerarse que las remuneraciones financieras en las concesiones de este tipo deben ser clasificados como ingresos ordinarios ya que forman parte de la actividad de la concesión y son devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2012 y 2011 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 144 y 155 millones de euros, respectivamente. Adicionalmente los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden para los ejercicios 2012 y 2011 a 80 y 75 millones de euros.

### 2.5.5.3 Actividades de servicios

De forma general, los ingresos reconocidos por este tipo de servicio son registrados en la cuenta de resultados de forma lineal a lo largo del tiempo de duración del contrato. En el caso de contratos con diversas tareas y precios, el reconocimiento de ingresos y costes, se realiza con referencia al estado de terminación de los mismos o grado de avance, aplicando los criterios y condiciones descritos para la actividad de Construcción (ver 2.5.5.1). En los casos en los que no puede aplicarse este, se usará el método de grado de avance en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados.

Por último, mencionar que en el caso de determinados contratos ejecutados por Amey en el Reino Unido que se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo con el modelo financiero establecido por la citada norma.

### 2.6 Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2012 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver notas 5 de Fondo de Comercio y 9 de Inversiones en asociadas).

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre recuperación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (nota 21 de situación fiscal).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver nota 16 de déficit de pensiones).
- La valoración de las opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones (nota 32 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).
- Las estimaciones de carácter presupuestario que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento del resultado en contratos en los que aplica el grado de avance en los segmentos de construcción y servicios (nota 2.5.5.1 sobre reconocimiento ingresos en la actividad de construcción).
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales (nota 21 de situación fiscal, nota 22 de pasivos contingentes y nota 17 de provisiones).
- Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos relacionados con los mismos en coberturas de flujos de caja (nota 11 de derivados financieros a valor razonable).
- Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración información financiera de las mismas conforme a la CINIIF 12 (ver 2.5.2, nota 7 Inversiones en proyectos Infraestructuras, y nota 10 de Activos financieros no corrientes y nota 17 de provisiones a largo plazo).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2012 y 2011 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

3. Gestión de riesgos financieros y capital

Los negocios del Grupo están expuestos a diferentes tipos de riesgos financieros destacando fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, riesgo de cambio, riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de renta variable.

3.1 Exposición a variaciones en los tipos de interés

El Grupo Ferrovial se financia con productos a tipos de interés fijos o variables. La gestión de riesgo busca optimizar el coste de financiación y volatilidad en la cuenta de resultados garantizando el cumplimiento de los planes de negocio.

3.1.a.- Gestión de riesgos a nivel Ex Proyectos (Resto de sociedades)

El Grupo Ferrovial alinea su deuda con sus ingresos manteniendo un porcentaje de la deuda vinculada a tipos de interés fijo, bien mediante su contratación a origen, bien mediante su cobertura a través de derivados financieros. La deuda a tipo variable se gestiona de una manera proactiva,

prestando especial atención a la evolución de los tipos en el mercado.

3.1.b.- Gestión de riesgos a nivel Proyectos (Proyectos de infraestructura)

Por lo que respecta a la financiación de proyectos de infraestructuras, los financiadores y agencias de rating establecen criterios de minimización de la exposición de los mismos a impactos debido a variaciones de tipo de interés, que se traducen mayor porcentaje en deuda a tipo fijo que suelen oscilar entre el 70 y el 90%, del total de la deuda ligada al proyecto.

Ocasionalmente, en algunos proyectos de infraestructuras cuyos ingresos están vinculados a la inflación mediante una fórmula explícita contractual, se diseñan estructuras de financiación cuyo coste se indexa a la variación de inflación observada, obteniendo una cobertura natural entre ingresos y gastos. Dicha estructuración puede ser directamente con deuda o a través de instrumentos derivados.

3.1.c.- Desglose de deuda expuesta a tipo de interés y sensibilidades.

El mayor o menor porcentaje en deuda a tipo fijo a nivel Ex Proyectos y Proyectos se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 11 relativa a Derivados a Valor Razonable.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados). El 100% de los activos, tales como tesorería y equivalentes y caja restringida a largo plazo vinculada a la deuda, no se encuentra cubierto.

Millones de euros		2.012		
Deudas	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	31	31%	21	0
Servicios	183	8%	168	2
Aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	0	0%	0	0
Corporación y resto	1.018	19%	821	8
Resto de sociedades	1.233	18%	1.010	10
Resto de aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas (*)	6.567	87%	851	9
Construcción	153	92%	13	0
Servicios	273	84%	42	0
Proyectos de Infraestructuras	6.993	87%	906	9
<b>DEUDA TOTAL</b>	<b>8.225</b>	<b>77%</b>	<b>1.916</b>	<b>19</b>

Millones de euros		2.011		
Deudas	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	64	20%	51	1
Servicios	182	10%	164	2
Aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	0	0%	0	0
Corporación y resto	1.015	0%	1.015	10
Resto de sociedades	1.261	2%	1.230	12
BAA	0	0%	0	0
Resto de aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	6.222	74%	1.621	16
Construcción	155	92%	13	0
Servicios	271	56%	119	1
Proyectos de Infraestructuras	6.649	74%	1.753	18
<b>DEUDA TOTAL</b>	<b>7.909</b>	<b>62%</b>	<b>2.983</b>	<b>30</b>

(\*) Para el cálculo del porcentaje de deuda cubierta de los Proyectos de Infraestructuras de autopistas, no se ha tenido en cuenta la deuda de la autopista R4 y OLR debido a que se encuentran en proceso de concurso de acreedores y los derivados relativos a dichas deudas han sido cancelados en su mayor parte.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Como se desprende del análisis de la tabla anterior, el 77% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés. Respecto de la deuda de proyectos ésta se encuentra cubierta en un 87% (74% en 2011).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que dentro de los resultados por puesta en equivalencia se incorporan los resultados relativos a la participación en el 33,65% de HAH y del 43,23% de la 407 ETR. Como se detalla en la Nota 9 de esta memoria, ambas sociedades tienen un volumen significativo de deuda, estando cubierta frente a fluctuaciones de tipo de interés en un 80% y un 100%, respectivamente.

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, una variación lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2012, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 19 millones de euros, de los que 9 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 10 millones al resto de sociedades, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de -14 millones de euros.

Adicionalmente a los impactos que las variaciones de los tipos de interés en los activos y pasivos que constituyen la posición neta de tesorería, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados por la compañía, que aparecen indicados en la Nota 11 de la presente memoria. Las diferencias en la valoración de los mismos se registran principalmente en reservas para aquellos derivados que son cobertura eficiente con arreglo a los criterios de las Normas Internacionales de Información Financiera.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, una variación lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2012, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto de -463 millones de euros netos en los fondos propios de la sociedad dominante (-222 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y -241 millones en sociedades de integración global).

3.2 Exposición a variaciones de tipo de cambio

Con carácter general, la gestión del riesgo de tipo de cambio se lleva a cabo de manera centralizada a través de las políticas globales de la Dirección General Económico-Financiera sobre la base de sus políticas globales que busca minimizar los impactos que causan la variación de la cotización de las divisas en las que Ferrovial opera contra el Euro, cuya materialización conllevará el empleo de mecanismos de cobertura.

Ferrovial mantiene inversiones de carácter significativo en países desarrollados con moneda distinta del euro, destacando las inversiones en libras esterlinas, dólares americanos, dólares canadienses y zlotis polacos.

3.2.a.- Gestión de riesgos a nivel Ex Proyectos (Resto de sociedades)

Ferrovial gestiona de una manera global la exposición de flujos de caja en divisas, incluyendo:

- Inversiones o desinversiones en proyectos

- Retornos de los beneficios obtenidos en filiales extranjeras, en la forma de dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales.
- Préstamos intragrupo a filiales extranjeras.
- Pago de dividendos y cancelación de deuda.

Ferrovial optimiza la cobertura de flujos netos para los próximos años estableciendo estrategias que optimicen el coste financiero, protejan el capital ante movimientos adversos y estabilicen la cuenta de resultados.

Igualmente, en aquellos contratos de construcción o servicios en los que el precio se percibe en una moneda distinta de la moneda con la que se pagan los costes vinculados al mismo, se cierran coberturas con el objeto de evitar fluctuaciones en el margen motivadas por el tipo de cambio.

3.2.b.- Gestión de riesgos a nivel Proyectos (Proyectos de infraestructura).

Respecto a los proyectos de infraestructuras, en general todos aquellos en los que el grupo invierte se intentan financiar en la moneda en la que están denominados sus ingresos. En aquellos casos en los que esto no es factible, se busca contratar derivados que cubran el valor de posibles variaciones en el valor de la deuda motivados por variaciones en el tipo de cambio.

3.2.c.- Exposición de las partidas del balance a variaciones del tipo de cambio.

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa se desglosa en la siguientes tabla para diciembre de 2012:

Moneda	2012		FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
	Activos	Pasivos		
Euro	10.453	10.722	-371	102
Libra esterlina	2.916	525	2.390	1
Dólar americano	4.969	4.228	763	-22
Dólar canadiense	2.763	58	2.706	0
Zloty Polaco	970	816	113	40
Peso Chileno	74	31	43	0
Otros	66	68	-2	0
<b>Total Grupo</b>	<b>22.211</b>	<b>16.448</b>	<b>5.642</b>	<b>121</b>

Del análisis de la tabla anterior se desprende que el Grupo concentra su exposición, en términos de fondos propios, especialmente en torno al dólar canadiense y la libra esterlina.

Ferrovial ha estimado que una apreciación en la cotización del euro del 10% a cierre del ejercicio, respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones, produciría un impacto en fondos propios de la sociedad dominante de -601 millones de euros, de los que el 40% correspondería al impacto de la libra esterlina y el 45% al del dólar canadiense. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -1.176 millones de euros de los que el 42%

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

proveniría de las inversiones en dólar americano, el 25% de la libra esterlina y el 24% del dólar canadiense.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2012 se recoge en el siguiente cuadro.

Millones de euros	Rdo. Neto	
	2012	2011
Euro	245	1.145
Libra esterlina (*)	394	93
Dólar americano	15	-36
Dólar canadiense	43	27
Zloty Polaco	14	11
Peso Chileno	5	5
Otros	-8	-3
<b>Total Grupo</b>	<b>710</b>	<b>1.243</b>

(\*) El resultado en libras incluye las plusvalías antes de impuestos generadas por las desinversiones en BAA realizadas en el ejercicio.

A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% hubiera supuesto un impacto de -39 millones de euros.

Tal y como se menciona anteriormente Ferrovial en términos de Activos netos tiene una fuerte posición en moneda extranjera, especialmente en dólar canadiense y libra esterlina. La evolución de los tipos de cambio contra el euro en estas dos monedas ha supuesto una apreciación del euro frente al dólar canadiense (0,34%) y frente a la libra esterlina (2,72%).

A continuación se presentan los tipos de cambio de cierre de 2012 y 2011 de las principales monedas en las que opera el grupo, utilizados para la conversión de las partidas de balance:

	Tipo de cambio de cierre		
	2012	2011	VARIACIÓN 12/11 (*)
Libra esterlina	0,8130	0,8357	-2,72%
Dólar americano	1,3200	1,2960	1,85%
Dólar canadiense	1,3130	1,3175	-0,34%
Zloty Polaco	4,0850	4,4627	-8,46%
Peso Chileno	632,09	673,28	-6,12%

	Tipo de cambio medio		
	2012	2011	VARIACIÓN 12/11 (*)
Libra esterlina	0,8107	0,8690	-6,71%
Dólar americano	1,2911	1,3998	-7,77%
Dólar canadiense	1,2896	1,3787	-6,46%
Zloty Polaco	4,1675	4,1380	0,71%
Peso Chileno	628,20	674,94	-6,92%

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

**3.3 Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida**

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

- a) Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo), (Nota 18)
- b) Activos financieros no corrientes (Nota 10)
- c) Derivados (Nota 11)
- d) Saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar (Nota 13)

Respecto al riesgo por formalización de inversiones en productos financieros o contratación de derivados financieros (incluidas en apartados a, b y c), Ferrovial ha establecido internamente criterios para minimizar la exposición a crédito, estableciendo niveles de calificación crediticia (según "rating" de prestigiosas agencias internacionales) mínimas para las contrapartidas, con revisión periódica de los mismos.

En el caso de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que, cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

En el caso concreto de la caja restringida vinculada a la financiación de proyectos de infraestructuras habitualmente los contratos de financiación que establecen, las cantidades que tienen que mantenerse en concepto de caja restringida también establecen las condiciones que deben de cumplir los productos financieros en los que se materialicen dichas obligaciones.

Respecto al riesgo vinculado a deudores comerciales (incluidos en el apartado d) así como respecto a las cuentas a cobrar a largo plazo (apartado b) es de destacar que existe una gran diversidad de clientes ya que una gran parte significativa de los mismos son entidades públicas tal y como se detalla en la Nota 13 de la presente memoria.

**3.4 Exposición a riesgo de liquidez**

El entorno actual de mercado, sigue experimentando una importante crisis financiera que ha llevado a una contracción generalizada del crédito bancario, Ferrovial ha mantenido una política proactiva respecto a la gestión del riesgo de liquidez, centrada fundamentalmente en la preservación de la liquidez de la compañía y en el cierre de operaciones financieras de manera anticipada al momento de su vencimiento.

**3.4.a.- Gestión de riesgo de liquidez a nivel Ex Proyectos (Resto de sociedades)**

La gestión del riesgo de liquidez a nivel Ex Proyectos se realiza de forma centralizada. Ferrovial ha establecido una política de liquidez en torno a cinco pilares:

- 1.- Gestión eficiente del Capital Circulante, buscando el cumplimiento de los compromisos de cobro por parte de clientes.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

2.- Monetización de activos financieros, en la medida en que fuera viable llevarlo a cabo en condiciones razonables de mercado, a través de programas de factoring y de descuento de derechos de cobro futuros.

3.- Gestión integral de la tesorería, con el objeto de optimizar las posiciones de liquidez diarias existentes en las distintas compañías estableciendo un sistema de "cash management" global.

4.- Desarrollo de líneas de financiación especialmente a largo plazo que garanticen la disponibilidad de efectivo y pago de obligaciones ante cualquier escenario de comportamiento anormal o estrés en cobros y saldos disponibles

5.- Financiación en mercado de capitales como fuentes alternativas a las bancarias, donde Ferrovial ha obtenido calificación por las agencias de rating (Investment grade BBB- por S&P y Fitch)

La gestión de este riesgo se centra en el seguimiento detallado del vencimiento de las diferentes líneas de deuda (que se menciona igualmente en la Nota 18 de la memoria), así como en la gestión proactiva y el mantenimiento de líneas de crédito que permita cubrir las necesidades previstas de tesorería.

Las principales métricas de liquidez para el ejercicio 2012 son las siguientes:

- En global a 31 de diciembre de 2012 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 2.735 millones de euros (2.161 millones de euros en 2011).

- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.017 millones de euros (1.108 millones de euros en 2011).

- Las áreas de negocio del grupo tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente.

- La capacidad de aumentar el volumen de deuda basado en el volumen moderado de deuda actual y en la capacidad recurrente de generación de caja.

**3.4.b.- Gestión de riesgo de liquidez a nivel Proyectos (Proyectos de infraestructura)**

Por lo que respecta a proyectos de infraestructuras, se analiza la liquidez de modo individualizado, ya que al contar con esquemas específicos de financiación, cada proyecto funciona, a efectos de liquidez, como una unidad independiente.

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. En la Nota 18 de la memoria se presenta un desglose que refleja que la mayor parte de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años.

Este tipo de proyectos poseen flujos previsible que permite establecer estructuras de financiación vinculadas a los flujos estimados de los mismos.

Como se ha indicado anteriormente, en determinados contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se

establece la necesidad de mantener cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está restringida en virtud del propio contrato, como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo, relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dichas cuentas, constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez, y puede encontrarse un desglose de las mismas en la Nota 18 de la presente memoria.

Los vencimientos a corto plazo de la deuda financiera vinculada a proyectos de infraestructuras correspondientes a 2012 aparecen detallados en la Nota 18 de la presente memoria.

En todos los casos en los que existen compromisos para la realización de nuevas inversiones, estos se intentan cubrir previamente a su ejecución mediante una financiación específica. El detalle de los saldos disponibles para hacer frente a dichos requerimientos se presenta en la Nota 18 de la memoria.

Como conclusión de todos los apartados anteriores, la posición de liquidez de los proyectos de infraestructuras para el ejercicio se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2012 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 237 millones de euros (188 millones de euros en 2011)

- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 930 millones de euros (1.333 millones de euros en 2011) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

- Los proyectos tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente.

- La capacidad de aumentar el volumen de deuda en determinados proyectos basado en el crecimiento de sus variables operativas.

Por último para finalizar respecto a la gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se realizan provisiones de manera sistemática sobre la generación y necesidades de caja previstas que permita determinar y seguir de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

**3.5 Exposición al riesgo de renta variable**

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción.

Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity - swaps vinculados con sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción:

Como se indica en la Nota 11 de la memoria, relativa a derivados, Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial otorgados a sus directivos.

Estos equity swaps eliminan la incertidumbre respecto al precio de ejercicio de los sistemas retributivos en el caso de que la acción suba por encima de su precio de otorgamiento; no obstante, al no ser considerados derivados de cobertura desde el punto de vista de las Normas Internacionales de Contabilidad, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados, que será positivo en el caso de apreciación del valor de las acciones en mercado, y negativos en caso contrario. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 22 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de ferrovial.

### 3.6. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras, generan ingresos cuyas tarifas varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a los tarifas de los contratos de autopistas como de los aeropuertos de HAH consolidados por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento de la valoración de este tipo de activos.

No obstante lo anterior, en el caso de HAH, debido a los requisitos de financiación, existen derivados a largo plazo por un nominal de 6.718 millones de euros (5.462 millones de libras), sobre una deuda total de más de 16.000 millones de euros (13.000 millones de libras), cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación. A diferencia de los activos de la compañía, dichos derivados, desde un punto de vista contable, se valoran a valor razonable con cambios en resultados ya que se consideran derivados no eficientes. En este sentido un aumento de 100 p.b en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en el resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -198 millones de euros.

Adicionalmente en el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación que se considera cobertura contable, en el que un aumento de 100 pb en toda la curva de inflación tendría un impacto en reservas negativo de 132 millones de euros

### 3.7. Gestión de capital.

El objetivo del grupo en la gestión del capital es salvaguardar la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos, manteniendo una relación óptima entre el capital y la deuda con el objeto final de crear valor para sus accionistas.

Desde que el grupo empezó a cotizar en Bolsa en 1999 ha mantenido el importe de su capital sin variación, salvo por el efecto generado en la fusión con Cintra en 2009, no acudiendo por lo tanto al mercado para realizar nuevas emisiones de capital, y financiado su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.

- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.

- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permita creación de valor y a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita mantener un nivel de rating "investment grade". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecido como referencia el mantenimiento de un ratio Deuda Neta exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

A efectos de dicho ratio el concepto de Deuda Neta exproyectos es el definido en la nota 18 y el concepto de Resultado Bruto de Explotación más dividendos, es el Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenaciones y de amortizaciones procedente de aquellas sociedades del grupo que no son proyectos de infraestructuras más los dividendos percibidos de los proyectos de infraestructuras.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 4. Información financiera por segmentos.

A continuación se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2012 y 2011. En la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial S.A. sociedad cabecera del grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma, el negocio inmobiliario actual en Polonia y los ajustes existentes entre segmentos.

#### Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2012 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
<b>Activos no corrientes</b>	<b>750</b>	<b>12.178</b>	<b>1.586</b>	<b>2.025</b>	<b>98</b>	<b>16.638</b>
Fondos de comercio	177	391	0	919	0	1.487
Activos intangibles	4	6	0	99	6	116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	4	6.958	0	248	-455	6.755
Inversiones inmobiliarias	0	0	0	0	35	35
Inmovilizado material	106	18	0	361	21	507
Inversiones en asociadas	6	2.668	1.585	44	0	4.304
Activos financieros no corrientes	220	1.193	0	244	11	1.668
Impuestos diferidos	231	789	0	110	479	1.609
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	2	156	0	0	0	158
<b>Activos corrientes</b>	<b>4.033</b>	<b>1.046</b>	<b>76</b>	<b>1.266</b>	<b>-841</b>	<b>5.580</b>
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	2	0	2
Existencias	186	10	0	18	180	394
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.102	452	25	1.036	-413	2.203
Tesorería y equivalentes	2.745	582	51	209	-615	2.972
Créditos con empresas del grupo	1.664	0	36	3	-1.703	0
Resto	1.081	582	16	206	1.087	2.972
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	1	0	0	7	8
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>4.784</b>	<b>13.224</b>	<b>1.662</b>	<b>3.291</b>	<b>-743</b>	<b>22.217</b>

Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
<b>Patrimonio neto</b>	<b>631</b>	<b>3.217</b>	<b>1.579</b>	<b>1.080</b>	<b>-744</b>	<b>5.762</b>
<b>Patrimonio neto atribuible a los accionistas</b>	<b>657</b>	<b>3.140</b>	<b>1.579</b>	<b>1.075</b>	<b>-809</b>	<b>5.642</b>
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	-26	77	0	5	65	121
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>5</b>	<b>312</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>356</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>875</b>	<b>8.052</b>	<b>79</b>	<b>992</b>	<b>1.118</b>	<b>11.117</b>
Déficit de pensiones	1	0	0	104	0	105
Otras provisiones	174	627	0	196	169	1.166
Deuda financiera	547	5.416	0	399	635	6.996
Deudas con empresas del grupo	376	9	0	0	-385	0
Resto	171	5.407	0	399	1.020	6.996
Otras deudas	20	149	29	35	-29	203
Impuestos diferidos	118	472	51	198	240	1.080
Derivados financieros a valor razonable	15	1.388	0	62	103	1.567
<b>Pasivos corrientes</b>	<b>3.272</b>	<b>1.643</b>	<b>4</b>	<b>1.181</b>	<b>-1.117</b>	<b>4.982</b>
Deuda financiera	-16	1.309	6	426	-496	1.229
Deudas con empresas del grupo	-29	149	6	369	-495	0
Resto	13	1.160	0	57	-1	1.229
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	60	0	0	5	65
Deudas por operaciones de tráfico	2.897	274	-2	730	-626	3.273
Provisiones para operaciones de tráfico	391	0	0	24	0	415
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>4.784</b>	<b>13.224</b>	<b>1.662</b>	<b>3.291</b>	<b>-743</b>	<b>22.217</b>



Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2011 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
<b>Activos no corrientes</b>	<b>830</b>	<b>11.828</b>	<b>2.354</b>	<b>2.141</b>	<b>347</b>	<b>17.500</b>
Fondos de comercio	187	393	0	903	0	1.482
Activos intangibles	9	0	0	92	3	103
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	5.982	0	250	-273	5.960
Inversiones inmobiliarias	0	0	0	0	64	64
Inmovilizado material	143	25	0	391	68	627
Inversiones en asociadas	14	2.814	2.353	19	0	5.199
Activos financieros no corrientes	215	1.353	0	329	16	1.912
Impuestos diferidos	262	1.140	1	158	458	2.018
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	0	123	0	0	11	134
<b>Activos corrientes</b>	<b>4.396</b>	<b>1.307</b>	<b>59</b>	<b>1.511</b>	<b>-1.822</b>	<b>5.452</b>
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	2	0	2
Existencias	202	12	0	19	194	427
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.413	528	5	1.223	-497	2.673
Tesorería y equivalentes	2.780	766	55	267	-1.519	2.349
Créditos con empresas del grupo	1.697	150	51	145	-2.042	0
Resto	1.084	617	3	122	523	2.349
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	1	0	0	0	0	1
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>5.226</b>	<b>13.135</b>	<b>2.413</b>	<b>3.652</b>	<b>-1.475</b>	<b>22.951</b>
<b>Pasivo y Patrimonio neto</b>	<b>5.226</b>	<b>13.135</b>	<b>2.413</b>	<b>3.652</b>	<b>-1.475</b>	<b>22.951</b>
<b>Patrimonio neto</b>	<b>460</b>	<b>3.650</b>	<b>2.365</b>	<b>1.236</b>	<b>-1.464</b>	<b>6.246</b>
<b>Patrimonio neto atribuible a los accionistas</b>	<b>405</b>	<b>3.578</b>	<b>2.365</b>	<b>1.231</b>	<b>-1.467</b>	<b>6.113</b>
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	54	71	0	4	3	133
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>7</b>	<b>254</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>292</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>846</b>	<b>7.776</b>	<b>28</b>	<b>1.196</b>	<b>959</b>	<b>10.806</b>
Déficit de pensiones	4	0	0	107	0	110
Otras provisiones	140	665	0	149	56	1.010
Deuda financiera	564	5.090	0	637	404	6.695
Deudas con empresas del grupo	371	0	0	234	-605	0
Resto	192	5.090	0	403	1.010	6.695
Otras deudas	26	118	28	35	-28	179
Impuestos diferidos	100	623	0	219	356	1.298
Derivados financieros a valor razonable	13	1.280	0	50	171	1.514
<b>Pasivos corrientes</b>	<b>3.913</b>	<b>1.456</b>	<b>19</b>	<b>1.189</b>	<b>-970</b>	<b>5.606</b>
Deuda financiera	19	1.173	15	380	-372	1.214
Deudas con empresas del grupo	3	1	6	317	-327	0
Resto	16	1.172	10	63	-46	1.214
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	7	0	0	0	7
Deudas por operaciones de tráfico	3.413	276	4	788	-598	3.882
Provisiones para operaciones de tráfico	481	0	0	21	1	502
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>5.226</b>	<b>13.135</b>	<b>2.413</b>	<b>3.652</b>	<b>-1.475</b>	<b>22.951</b>

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2012

(Millones de euros)	Construcción		Autopistas		Aeropuertos		Servicios		Resto		Total	
	Antes de ajustes V.R. (*)	Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R. (*)	Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R. (*)	Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R. (*)	Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R. (*)	Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R. (*)	Total
Cifra de Ventas	4.326	0	381	0	8	0	2.951	0	20	0	7.686	0
Otros ingresos	7	0	0	0	0	0	9	0	1	0	17	0
<b>Total Ingresos de explotación</b>	<b>4.332</b>	<b>0</b>	<b>381</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>2.960</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>7.703</b>	<b>0</b>
Consumos	1.044	0	4	0	0	0	230	0	21	0	1.299	0
Gastos de personal	627	0	55	0	4	0	1.395	0	61	0	2.142	0
Otros gastos de explotación	2.324	0	2.324	0	2	0	1.022	0	-64	0	3.335	0
<b>Total Gastos de explotación</b>	<b>3.995</b>	<b>0</b>	<b>3.995</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2.646</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>6.776</b>	<b>0</b>
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>337</b>	<b>0</b>	<b>272</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>314</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>927</b>	<b>0</b>
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	38	0	67	0	0	0	110	0	3	0	219	0
<b>Resultado de explotación antes de deterioro y equitización</b>	<b>298</b>	<b>0</b>	<b>204</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>708</b>	<b>0</b>
Deterioro y equitización de inmovilizado	0	-11	0	0	115	0	-30	-30	0	-23	115	-63
<b>Resultado de explotación</b>	<b>298</b>	<b>-11</b>	<b>204</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>0</b>	<b>173</b>	<b>-30</b>	<b>0</b>	<b>-23</b>	<b>823</b>	<b>-63</b>
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-10	0	-270	0	0	0	-18	0	0	0	-298	0
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	0	0	-5	2	-3	0	0	0	0	0	-6	2
<b>Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-10</b>	<b>0</b>	<b>-275</b>	<b>2</b>	<b>-273</b>	<b>0</b>	<b>-19</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-304</b>	<b>2</b>
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	40	0	9	0	4	0	-12	0	-68	0	-26	0
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	-5	0	-5	0	-2	0	0	0	6	46	52	-7
<b>Resultado financiero resto de sociedades</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>-13</b>	<b>0</b>	<b>-62</b>	<b>46</b>	<b>-34</b>	<b>46</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>-271</b>	<b>2</b>	<b>-269</b>	<b>2</b>	<b>-32</b>	<b>0</b>	<b>-62</b>	<b>46</b>	<b>-16</b>	<b>-338</b>
Participación en beneficio de sociedades en equitización	-1	0	45	-3	42	166	65	231	12	0	222	62
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>	<b>322</b>	<b>-11</b>	<b>311</b>	<b>-22</b>	<b>285</b>	<b>65</b>	<b>349</b>	<b>184</b>	<b>-61</b>	<b>23</b>	<b>707</b>	<b>47</b>
Impuesto sobre beneficios	-94	2	-92	0	69	0	-39	7	-32	5	-108	0
<b>Resultado consolidado actividades continuadas</b>	<b>228</b>	<b>-9</b>	<b>219</b>	<b>-1</b>	<b>216</b>	<b>65</b>	<b>418</b>	<b>145</b>	<b>-56</b>	<b>14</b>	<b>599</b>	<b>47</b>
<b>Resultado neto operaciones discontinuadas</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultado consolidado del ejercicio</b>	<b>228</b>	<b>-9</b>	<b>219</b>	<b>-1</b>	<b>216</b>	<b>65</b>	<b>418</b>	<b>145</b>	<b>-56</b>	<b>14</b>	<b>599</b>	<b>47</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-19	4	-15	0	82	0	0	0	-3	0	60	3
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>209</b>	<b>-5</b>	<b>204</b>	<b>-1</b>	<b>134</b>	<b>65</b>	<b>418</b>	<b>145</b>	<b>-59</b>	<b>14</b>	<b>660</b>	<b>50</b>

(\*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados (ver Nota 11), otros activos y pasivos financieros y deterioros de activos y pasivos (ver Nota 24)

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferroviario S.A. y Sociedades Dependientes

**Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2011**

(Millones de euros)	Construcción		Autopistas		Aeropuertos		Servicios		Resto		Total	
	Antes de ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R. (*)	Total
Cifra de Ventas	4.244	0	390	0	10	0	2.821	0	2.821	0	-19	7.446
Otros ingresos	4	0	0	0	0	0	9	0	9	0	1	15
<b>Total Ingresos de explotación</b>	<b>4.248</b>	<b>0</b>	<b>390</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>2.830</b>	<b>0</b>	<b>2.830</b>	<b>0</b>	<b>-17</b>	<b>7.461</b>
Consumos	1.099	0	3	0	0	0	199	0	199	0	-2	1.299
Gastos de personal	600	0	53	0	4	0	1.308	0	1.308	53	0	2.018
Otros gastos de explotación	2.302	0	51	0	17	0	1.011	0	1.011	-55	0	3.326
<b>Total Gastos de explotación</b>	<b>4.001</b>	<b>0</b>	<b>107</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>2.518</b>	<b>0</b>	<b>2.518</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>	<b>6.643</b>
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>246</b>	<b>0</b>	<b>283</b>	<b>0</b>	<b>-11</b>	<b>0</b>	<b>312</b>	<b>0</b>	<b>312</b>	<b>-13</b>	<b>-13</b>	<b>817</b>
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	32	0	32	0	1	0	104	0	104	2	0	192
<b>Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado</b>	<b>214</b>	<b>0</b>	<b>250</b>	<b>0</b>	<b>-11</b>	<b>0</b>	<b>207</b>	<b>0</b>	<b>207</b>	<b>-15</b>	<b>-15</b>	<b>625</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-44	-44	34	-87	-52	0	195	0	0	0	229
<b>Resultado de explotación</b>	<b>214</b>	<b>-44</b>	<b>206</b>	<b>68</b>	<b>-11</b>	<b>-11</b>	<b>402</b>	<b>0</b>	<b>402</b>	<b>-15</b>	<b>-15</b>	<b>854</b>
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-9	0	-243	0	-243	0	-16	0	-16	2	0	-265
Resultados derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos de infraestructuras	0	0	-10	-2	-12	0	0	-1	-1	0	0	-11
<b>Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-10</b>	<b>0</b>	<b>-253</b>	<b>-2</b>	<b>-255</b>	<b>0</b>	<b>-16</b>	<b>-1</b>	<b>-17</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-276</b>
Resultado financiero por financiación de resto de sociedades	51	0	12	0	2	0	-29	0	-29	-118	0	-82
Resultados derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero resto de sociedades	-11	0	-11	7	0	0	-14	0	-14	15	60	75
<b>Resultado financiero resto de sociedades</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-43</b>	<b>0</b>	<b>-43</b>	<b>-103</b>	<b>60</b>	<b>-84</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>-234</b>	<b>-2</b>	<b>-236</b>	<b>3</b>	<b>-59</b>	<b>-1</b>	<b>-60</b>	<b>-41</b>	<b>-360</b>
Participación en beneficio de soc-puestas en equivalencia	0	0	31	-4	28	-20	7	-5	2	0	0	18
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>	<b>245</b>	<b>-44</b>	<b>201</b>	<b>62</b>	<b>-92</b>	<b>-30</b>	<b>350</b>	<b>-6</b>	<b>344</b>	<b>-116</b>	<b>60</b>	<b>512</b>
Impuesto sobre beneficios	-73	0	-73	12	19	31	2	-24	2	-23	20	-63
<b>Resultado consolidado actividades continuadas</b>	<b>172</b>	<b>-44</b>	<b>128</b>	<b>73</b>	<b>-72</b>	<b>1</b>	<b>327</b>	<b>-6</b>	<b>321</b>	<b>-96</b>	<b>42</b>	<b>449</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	165	679	84	0	0	0	0	165
<b>Resultado consolidado del ejercicio</b>	<b>172</b>	<b>-44</b>	<b>128</b>	<b>73</b>	<b>-72</b>	<b>1</b>	<b>327</b>	<b>-6</b>	<b>321</b>	<b>-96</b>	<b>42</b>	<b>614</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-24	18	-6	26	2	28	0	0	0	-2	0	20
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>148</b>	<b>-26</b>	<b>122</b>	<b>99</b>	<b>-71</b>	<b>29</b>	<b>326</b>	<b>-6</b>	<b>320</b>	<b>-98</b>	<b>42</b>	<b>634</b>
<b>Total</b>	<b>148</b>	<b>-26</b>	<b>122</b>	<b>99</b>	<b>-71</b>	<b>29</b>	<b>326</b>	<b>-6</b>	<b>320</b>	<b>-98</b>	<b>42</b>	<b>634</b>
<b>Total</b>	<b>148</b>	<b>-26</b>	<b>122</b>	<b>99</b>	<b>-71</b>	<b>29</b>	<b>326</b>	<b>-6</b>	<b>320</b>	<b>-98</b>	<b>42</b>	<b>634</b>

(\*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados (ver Nota 11), otros activos y pasivos financieros y deterioros de activos y pasivos (ver Nota 24)

Ferroviario, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 21

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferroviario S.A. y Sociedades Dependientes

El detalle por segmento de las adquisiciones realizadas tal y como se exige por la NIIF 8 es como sigue:

	Millones de euros							
	Adiciones en proyectos de infraestructuras		Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio		Adiciones de asociadas	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Construcción	6	0	41	40	0	40	0	0
Aeropuertos	0	0	0	0	0	0	0	2.426
Autopistas	896	685	26	13	0	0	4	0
Servicios	32	102	66	85	7	10	0	0
Resto	0	0	0	13	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>935</b>	<b>787</b>	<b>133</b>	<b>150</b>	<b>7</b>	<b>50</b>	<b>4</b>	<b>2.426</b>

Las adiciones en proyectos de infraestructuras se detallan por segmento de negocio en la Nota 7 de la memoria.

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

	Millones de euros						
	Ventas externas	2012		Total	2011		Total
		Ventas entre segmentos	Total		Ventas externas	Ventas entre segmentos	
Construcción	3.560	765	4.326	3.508	736	4.244	
Aeropuertos	380	1	381	388	2	390	
Autopistas	8	0	8	9	1	10	
Servicios	2.944	7	2.951	2.810	11	2.821	
Resto y ajustes	77	-57	20	66	-85	-19	
<b>Total</b>	<b>6.970</b>	<b>717</b>	<b>7.686</b>	<b>6.781</b>	<b>665</b>	<b>7.446</b>	

Las ventas entre segmentos que se quedan sin eliminar en el consolidado del grupo son las correspondientes a las ventas de la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras tal y como se comenta en la nota 2.4 y en la nota 33.

**Áreas geográficas**

El detalle de los activos, adiciones y ventas por áreas geográficas se compone de:

	Millones de euros					
	Activos totales		Adiciones en proyectos de infraestructuras, inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y soc. ptas. equivalencia		Ventas	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
España	8.556	8.927	112	240	2.903	3.369
Reino Unido	2.923	3.631	15	2.429	1.924	1.554
E.E.U.U.	4.969	4.371	912	585	1.095	746
Canadá	2.763	2.825	0	0	9	0
Polonia	970	1.192	0	53	1.460	1.394
Chile	74	50	0	0	36	45
Portugal	1.140	1.133	0	102	127	196
Resto de Europa	758	815	1	0	59	80
Resto	66	7	0	3	72	61
<b>Total</b>	<b>22.217</b>	<b>22.951</b>	<b>1.040</b>	<b>3.413</b>	<b>7.686</b>	<b>7.446</b>

Adicionalmente de la información por segmentos indicada en esta Nota de la memoria, se incluye información adicional en las siguientes Notas:

- Detalle de proyectos de infraestructuras por segmentos de negocio y para los principales grupos de proyectos separados por geografía se detallan en la Nota 7 de la presente memoria.
- El detalle de Flujo de Caja separando proyectos de infraestructuras y resto, y desglosando para ambas áreas el detalle por segmentos se ha incluido en la Nota 30 de la presente memoria.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

**5. Fondo de comercio y adquisiciones**

A continuación se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2012:

MOVIMIENTO DURANTE 2012	Millones de Euros				Saldos al 31/12/12
	Saldos al 01/01/12	Tipo de Cambio	Inversión/Baja/Otros	Deterioro	
<b>Servicios</b>	<b>903</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>919</b>
Amey	453	13	4	0	470
Cespa	421	0	0	0	421
Resto Servicios	29	0	-2	0	27
<b>Construcción</b>	<b>186</b>	<b>7</b>	<b>-15</b>	<b>0</b>	<b>178</b>
Webber	107	-1	0	0	106
Budimex	79	8	-15	0	72
<b>Autopistas</b>	<b>393</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>391</b>
Europa	291	0	0	0	291
Estados Unidos	102	-2	0	0	100
<b>Total</b>	<b>1.482</b>	<b>18</b>	<b>-13</b>	<b>0</b>	<b>1.487</b>

Durante el ejercicio 2012 no se ha producido ninguna operación significativa de adquisición con impacto en Fondo de Comercio.

Tampoco se ha producido el registro de ningún deterioro de carácter significativo salvo el relativo a la sociedad PNI, dentro de la actividad de construcción en Polonia, como se comenta con más detalle en el apartado B de la presente nota.

En el siguiente epígrafe se describe la metodología e hipótesis utilizadas en los test de deterioro, así como los deterioros registrados en el ejercicio.

**A. Fondos de Comercio de Servicios (Amey y Cespa):**

Para realizar el test de deterioro del fondo de comercio de estas dos áreas de negocio por importe de 470 y 421 millones de euros al 31 de diciembre de 2012, respectivamente (453 y 421 millones de euros al 31 de diciembre de 2011, respectivamente) se usan proyecciones de flujos del proyecto en un periodo de cinco años, calculando un valor residual basado en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea representativo de un flujo normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera la sociedad.

Para el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital (WACC) para ese tipo de activos. Ferrovia utiliza para valorar compañías una tasa libre de riesgo tomando como referencia habitualmente el bono a 10 años en función de la localización y una prima de mercado del 5,5% basándose en estudios recientes sobre primas exigidas a largo plazo. Por otra parte, para recoger el riesgo de cada compañía, se han seleccionado portafolios de compañías comparables para realizar posteriormente análisis de regresión y obtener unas betas desapalancadas. Las betas resultantes de este análisis se han contrastado con otras fuentes habitualmente utilizadas por analistas y bancos de inversión (Barra Beta, Bloomberg, etc.).

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente.

Las tasas de descuento (WACC) utilizadas para calcular el test de deterioro oscilan entre 7,3% y 8,9% (frente a las tasas del año anterior que oscilaban entre 8,1% y 8,4% en diciembre 2011) y las tasas de crecimiento a perpetuidad (g) entre el 2,0% y el 3,0% (mismo crecimiento a perpetuidad que en Diciembre 2011).

La valoración de Amey que se desprende del modelo de test de deterioro es un 195,6% superior a su valor contable. En el caso de Cespa, dicha diferencia es de un 26,2%.

Para estos fondos de comercio se realizan adicionalmente análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En opinión del grupo no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la necesidad de registrar una pérdida por deterioro.

**B. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):**

El importe de los fondos de comercio de Webber y Budimex ascienden, al 31 de diciembre de 2012, a 106 y 72 millones de euros (107 y 79 millones de euros al 31 de diciembre de 2011, respectivamente).

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

**Budimex:**

El 17 de noviembre de 2011 Budimex, filial polaca de Ferrovia Agromán, adquirió la constructora Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury (PNI), especializada en obra civil e infraestructuras ferroviarias. La incorporación al perímetro de consolidación de esta sociedad supuso un incremento en el Fondo de Comercio de euros a 31 de diciembre de 2011. Como consecuencia de nueva información obtenida en el ejercicio 2012, sobre hechos y circunstancias que existían en la fecha de adquisición, y al no haber transcurrido un año desde dicha fecha, se ha procedido a reasignar la valoración de activos y pasivos de la operación de adquisición. En base a esta reasignación se ha producido un incremento adicional del Fondo de Comercio por importe de 30 millones de euros a diciembre de 2011. Asimismo, se ha procedido a realizar una reestimación del valor de la participación, resultando un deterioro por importe de 180 millones de zlotys (43 millones de euros), que no tiene impacto en el resultado del ejercicio sino en reservas consolidadas, en aplicación de NIIF 3 párrafo 49. Con motivo de la reasignación de valor realizada, se ha procedido a reexpresar la información comparable presentada en los Estados Financieros de 2011 en relación a dicha sociedad.

Adicionalmente, en el mes de agosto de 2012 el Consejo de Administración de Budimex S.A. decidió no mantener el apoyo financiero a su filial PNI, solicitando el concurso de acreedores ante las autoridades polacas. Como consecuencia, con fecha 4 de diciembre los tribunales polacos nombraron un administrador concursal, revocando los poderes del Consejo de Administración de Budimex, por lo que debido a la inviabilidad de la compañía se ha procedido a deteriorar el restante importe del Fondo de Comercio por importe de 15 millones de euros.

Por lo tanto, el Fondo de Comercio existente a diciembre de 2012, corresponde exclusivamente al generado inicialmente por la compra de Budimex.

En el caso de Budimex al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del Fondo de Comercio se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía es superior a su valor contable mas el valor del fondo de comercio asignado, sin que de dicho análisis se haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2012 es un 115% superior a su valor contable.

**Webber:**

En el caso de Webber se ha seguido una metodología similar a la mencionada para las sociedades de servicios, utilizando una tasa de descuento (WACC) de 9,0% (frente a 10,0% en Diciembre 2011), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,0% (2,5% en Diciembre 2011). En opinión de la compañía, el WACC anterior sería la tasa de descuento máxima a la que se debería valorar Webber al haber corregido al alza la cotización del bono americano a 10 años.

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Para proyectar el crecimiento de las ventas y el resto de variables operativas se han considerado los contratos existentes en la cartera.

En el caso de Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 58% superior a su valor contable.

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En opinión del grupo no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la necesidad de registrar una pérdida por deterioro.

**C. Fondos de comercio Autopistas:**

El fondo de comercio de la actividad de Autopistas asciende a 31 de diciembre de 2012 a 391 millones de euros (393 millones de euros al 31 de diciembre de 2011), de los cuales 100 millones corresponden a autopistas americanas y 291 millones a autopistas europeas. El valor recuperable de las autopistas ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. Para calcular el valor en uso de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos esperados para el accionista hasta el final de la concesión. El grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de activos con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico para cada una durante la vida de la concesión. No se estima en estas valoraciones, por tanto, ningún valor residual. Las proyecciones han sido actualizadas en función de la evolución histórica (en especial se ha tenido en cuenta la evolución negativa de los tráficos durante el ejercicio, ajustando las proyecciones a futuro) y peculiaridades de cada activo utilizando sofisticadas herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráficos, mantenimiento extraordinario, etc.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Estos modelos o herramientas para estimar los tráficos se nutren de variables procedentes en gran parte de fuentes públicas (evolución del GDP, inflación, población, motorización, estado de vías alternativas, etc.), existiendo igualmente modelos específicos para estimar el mantenimiento extraordinario en función de diferentes variables (estado del firme, tráfico esperado, etc.).

Los flujos esperados para el accionista se descuentan a un coste estimado del equity que oscila entre el 9,1% y 11,8% (frente al 10,3% y 11,2% en Diciembre 2011) basado en una tasa libre de riesgo que toma como referencia habitualmente el bono a 30 años en función de la localización de cada sociedad concesionaria, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima estimada de mercado del 5,5%.

En las autopistas donde existen fondos de comercio, el posible deterioro se ha calculado confrontando el valor contable de la sociedad (recursos propios de la sociedad más el valor del fondo de comercio neto) con su valor en uso obtenido siguiendo el método de valoración de descuento de flujos de caja descrito previamente.

El valor contable de dos autopistas presentan saldo negativo, teniendo el resto de proyectos una valoración superior al valor contable en un rango entre el 24,5% y el 47,4%.

No se han encontrado indicios de deterioro sobre estos fondos de comercio. En opinión del grupo no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la necesidad de registrar una pérdida por deterioro.

**6. Activos intangibles**

En este epígrafe se recogen fundamentalmente derechos de carácter contractual que han surgido en el proceso de adquisición de determinadas compañías del segmento de servicios; en concreto los dos principales hacen referencia a:  
- Derecho surgido en 2005 en el Grupo Amey como consecuencia de un contrato de gestión y asistencia técnica en relación con el metro de Londres por 35,9 millones de euros y;  
- Derecho surgido en 2010 a operar en una planta de residuos en el Reino Unido con motivo de la adquisición de Donarbon por un importe de 46,4 millones de euros.

Los movimientos en este epígrafe durante el ejercicio 2012 no han sido significativos.

No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros de estos activos intangibles durante el ejercicio 2012.

**7. Inversiones en proyectos de infraestructuras**

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras con un detalle por proyecto para el ejercicio 2012:

MOVIMIENTOS DURANTE 2012	Saldos al 01/01/2012	TOTAL Adiciones	TOTAL Retiros	Trasposos	Efecto tipo de cambio	Saldos al 31/12/2012
Autopistas España	2.577			-92	--	2.485
Autopistas USA	2.854	894	--	--	-80	3.668
Resto Autopistas	981	2	-21	--	--	962
<b>Inversión Autopistas</b>	<b>6.412</b>	<b>896</b>	<b>-21</b>	<b>-92</b>	<b>-80</b>	<b>7.115</b>
Amortización Autopistas	-688	-21	14	85	1	-609
<b>Inversión neta Autopistas</b>	<b>5.724</b>	<b>875</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>	<b>-79</b>	<b>6.506</b>
Inversión resto Proyectos de infraestructura	268	38	-7	2	0	301
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-32	-18	-2	0	0	-52
<b>Total inversión neta Resto Proyectos de infraestructura</b>	<b>236</b>	<b>20</b>	<b>-9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>249</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>6.680</b>	<b>934</b>	<b>-28</b>	<b>-90</b>	<b>-80</b>	<b>7.416</b>
<b>TOTAL AMORTIZACIÓN</b>	<b>-720</b>	<b>-39</b>	<b>12</b>	<b>85</b>	<b>1</b>	<b>-661</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN NETA</b>	<b>5.960</b>	<b>895</b>	<b>-16</b>	<b>-5</b>	<b>-79</b>	<b>6.755</b>

Las variaciones más significativas en 2012 son las siguientes:

Por lo que respecta a las autopistas de Estados Unidos, se han producido incrementos de activos significativos en las autopistas SH 130 por 253 millones de euros (246 millones de euros en 2011) que se encuentra en explotación desde noviembre del presente ejercicio, North Tarrant Express por 302 millones de euros (233 millones de euros en 2011) y LBJ por 339 millones de euros (96 millones de euros en 2011), estas dos últimas actualmente en construcción.

La evolución del tipo de cambio ha supuesto una disminución de los saldos de balance de estos activos de -79 millones de euros (117 millones en 2011), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas.

En el caso de los proyectos de infraestructuras, todos los activos concesionales están garantizando la deuda existente en las sociedades proyecto. Los intereses activados al respecto en el año 2012 aparecen detallados en la Nota 27.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

El movimiento de estos activos durante 2011 fue el siguiente:

	Saldo al 31/12/2010	Desconso. BAA	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y trasposos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/11
<b>MOVIMIENTOS DURANTE 2011</b>							
Autopistas España	2.481		0	9	89		2.579
Autopistas USA	2.163		0	574	-5	119	2.852
Resto Autopistas	885			102	-6	0	981
<b>Inversión autopistas</b>	<b>5.529</b>		<b>0</b>	<b>685</b>	<b>78</b>	<b>119</b>	<b>6.412</b>
Amort./Provisión Autopistas	-669		0	-7	-10	-2	-688
<b>Inversión neta autopistas</b>	<b>4.860</b>		<b>0</b>	<b>678</b>	<b>68</b>	<b>117</b>	<b>5.723</b>
<b>Total inversión aeropuertos</b>	<b>22.679</b>	<b>-22.670</b>	<b>-9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Total Amort. aeropuertos	-6.158	6.149	9	0	0	0	0
<b>Inversión neta Aeropuertos</b>	<b>16.521</b>	<b>-16.521</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Inversión resto Proyectos de infraestructura</b>	<b>130</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>236</b>
Amortización resto Proyectos de infraestructura	1	0	0	0	0	-1	0
<b>Total inversión neta Resto Proyectos de infraestructura</b>	<b>131</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>236</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>28.338</b>	<b>-22.670</b>	<b>-9</b>	<b>787</b>	<b>81</b>	<b>120</b>	<b>6.648</b>
<b>TOTAL AMORTIZACIÓN</b>	<b>-6.826</b>	<b>6.149</b>	<b>9</b>	<b>-7</b>	<b>-10</b>	<b>-3</b>	<b>-688</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN NETA</b>	<b>21.512</b>	<b>-16.521</b>	<b>0</b>	<b>780</b>	<b>71</b>	<b>117</b>	<b>5.960</b>

**8. Inmovilizaciones materiales.**

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2012	Millones de euros			
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras instalac., utillaje y mobiliario	TOTAL
<b>Inversión: Saldo al 01/01/2012</b>	<b>187</b>	<b>782</b>	<b>660</b>	<b>1.629</b>
Altas	2	45	60	108
Bajas	-1	-52	-36	-88
Variaciones de perímetro y trasposos	-59	-6	-10	-75
Efecto tipo de cambio	2	3	2	7
<b>Saldos al 31.12.2012</b>	<b>131</b>	<b>773</b>	<b>678</b>	<b>1.581</b>
<b>Amortización acumulada: Saldos al 01.01.2012</b>	<b>-23</b>	<b>-569</b>	<b>-410</b>	<b>-1.002</b>
Dotación explotación	-5	-61	-52	-117
Bajas	-	47	27	75
Variaciones de perímetro y trasposos	-1	1	-25	-25
Efecto tipo de cambio	-	-3	-1	-4
<b>Saldos al 31.12.2012</b>	<b>-28</b>	<b>-585</b>	<b>-461</b>	<b>-1.074</b>
<b>Valor neto contable 31.12.2012</b>	<b>104</b>	<b>188</b>	<b>215</b>	<b>507</b>

Adiciones:

Las adiciones más significativas realizadas durante el ejercicio 2012 se ha producido en el Segmento de servicios, en concreto en el Grupo Cespa en relación con la construcción y acondicionamiento de las plantas de transferencia de envases y de residuos así como con la renovación de elementos de limpieza y transporte asociados a los contratos vigentes por 62 millones de euros. Por otra parte, existen adquisiciones en Ferrovial Agroman para maquinaria específica de obra por 28 millones de euros.

Bajas o Retiros:

Las bajas se han producido fundamentalmente en el segmento de Construcción; en concreto en el Grupo Webber por elementos obsoletos o totalmente amortizados por 24 millones de euros y en la división de servicios por 25 millones de euros.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**Variaciones de perímetro y traspasos:**

Las variaciones de perímetro más significativas producidas en el ejercicio 2012 se producen como consecuencia de la desconsolidación de los activos materiales de la sociedad Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury (PNI) de acuerdo a lo descrito en la Nota 5, por 35 millones de euros. El resto de variaciones no son individualmente significativas.

**Otros desgloses relativos a Inmovilizado Material**

El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. No existen pérdidas por deterioro de valor reconocidas o revertidas en el ejercicio.

El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 39 millones de euros (86 millones de euros en 2011) que se debe fundamentalmente al inmovilizado en curso del Grupo Cespa (30 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2012 el grupo Amey-Cespa cuenta con 49 millones de euros de activos dentro del epígrafe de inmovilizado material pignorados como garantía de pasivos financieros contratados con entidades de crédito cuyo valor asciende a 18 millones de euros.

MOVIMIENTOS DURANTE 2011	Millones de Euros			TOTAL
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalac., utillaje y mobiliario	
<b>Inversión:</b>				
<b>Saldo al 1.01.2011</b>	<b>139</b>	<b>783</b>	<b>573</b>	<b>1.495</b>
Altas	31	31	88	150
Bajas	-8	-55	-36	-99
Variaciones de perímetro y traspasos	26	28	38	92
Efecto Tipo de Cambio	-1	-5	-2	-8
<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>187</b>	<b>782</b>	<b>660</b>	<b>1.629</b>
<b>Amortización acumulada:</b>				
<b>Saldo al 1.01.2011</b>	<b>-18</b>	<b>-557</b>	<b>-368</b>	<b>-943</b>
Dotaciones	-5	-56	-69	-130
Bajas	3	48	51	102
Variaciones de perímetro y traspasos	-3	-8	-24	-35
Efecto Tipo de Cambio	0	4	0	4
<b>Saldo al 31.12.2011</b>	<b>-23</b>	<b>-569</b>	<b>-410</b>	<b>-1.002</b>
<b>Valor neto contable 31.12.2011</b>	<b>163</b>	<b>213</b>	<b>250</b>	<b>627</b>

**9. Inversiones en asociadas**

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2012 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (43,23%) y Heathrow Airport Holdings (HAH) (33,65%).

2012	Millones de euros	407ETR (43,23%)	HAH (33,65%)	Resto	TOTAL
<b>Saldo 31.12.11</b>	<b>2.823</b>	<b>2.353</b>	<b>23</b>	<b>5.199</b>	
Variaciones de % de participación	0	-791	0	-791	
Participación en el resultado	45	231	8	284	
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-201	-143	0	-345	
Diferencias de cambio	21	72	0	92	
Otros	-10	-135	10	-136	
<b>Saldo 31.12.12</b>	<b>2.678</b>	<b>1.585</b>	<b>41</b>	<b>4.304</b>	

Los principales motivos que explican esta evolución son:

- La principal variación corresponde a la reducción de la participación en HAH tras la desinversión del 16,34% llevada a cabo en el ejercicio y descrita en las Notas 1.2 y 24. Tras esta venta, la participación se sitúa en el 33,65% del capital de Heathrow Airport Holdings (HAH), frente al 49,99% del cierre del ejercicio anterior. Cabe señalar también dentro de la evolución de esta sociedad los dividendos cobrados de HAH por importe de 143 millones de euros y la incorporación del resultado del ejercicio por 231 millones de euros, así como el impacto positivo derivado de la apreciación de la libra por 72 millones de euros. Los otros movimientos

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

experimentados, distintos de los ya mencionados, corresponden en su mayoría a impactos por derivados y fondos de pensiones registrados contra reservas.

- La variación en el valor de la 407 ETR corresponde fundamentalmente a los dividendos cobrados en el ejercicio por importe de 201 millones de euros, al resultado generado por 45 millones de euros, así como a las diferencias de conversión, cuyo importe asciende a 21 millones de euros a 31 de diciembre de 2012.

**9.1 Detalles de información relativa a HAH**

**a. Test de deterioro**

Al cierre de ejercicio se ha realizado un test de deterioro en relación al valor de esta inversión. Las principales hipótesis utilizadas en el mismo son las siguientes:

- Para el plan de negocio de Heathrow se utiliza la metodología "Building Blocks" aplicada por el regulador británico de aeropuertos (CAA) donde la rentabilidad está determinada por el Regulatory Asset Base (RAB) existente, el plan de inversiones futuro y la rentabilidad sobre activos.
- El valor de la inversión se calcula descontando los flujos de caja futuro según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2038 y con un múltiplo de ese año de 1,15xRAB.
- A partir del 1 de abril de 2014 se asume una leve mejora en la rentabilidad sobre activos que utiliza el regulador a efectos del cálculo de las tarifas. La mejora de la rentabilidad se basa en los parámetros fijados en otros sectores regulados en el Reino Unido.
- A largo plazo se considera el desarrollo de la tercera pista de Heathrow.
- La tasa de descuento desapalancada (Ku) asciende a 7,6% y el escudo fiscal generado por la deuda se descuenta al coste de la deuda.

Se han realizado sensibilidades a las principales hipótesis (no realización de la tercera pista de Heathrow, mantener remuneración actual, liquidación de activos en proceso desinversión, etc.) y no existen cambios razonables que ocasionarían la necesidad de registrar un deterioro de la inversión. Adicionalmente, es importante destacar, que las operaciones de venta de HAH realizadas por Ferrovial a lo largo del ejercicio 2012 que se mencionan en la nota 1.2, son un indicador adicional de la no existencia de deterioro. A este respecto el precio por el que se han realizado dichas transacciones es aproximadamente un 19% superior al valor en libros del activo y está en línea con la media de las diferentes sensibilidades de valoración realizadas en el test de deterioro.

**b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2012-2011**

Dada la importancia de esta inversión, se presenta a continuación un detalle del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial, relativa a este grupo de sociedades y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2012.

Los datos de balance que se desglosan corresponden al 100% de los saldos de HAH y se presentan en libras esterlinas. Los tipos de cambio utilizados en 2012 son 1 EUR=0,8130 GBP (0,8357 en 2011) para saldos de balance y 1 EUR=0,8107 GBP (0,8690 en 2011) para Pérdidas y Ganancias.

El 33,65% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización ha sido asignada como mayor valor del fondo de comercio.

**Balance de Situación**

HAH (100%) Mill. GBP	2012.12	2011.12	Var.	HAH (100%) Mill. GBP	2012.12	2011.12	Var.
<b>Activos no corrientes</b>	<b>16.551</b>	<b>18.241</b>	<b>-1.690</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>1.841</b>	<b>1.933</b>	<b>-92</b>
Fondo de comercio	2.914	3.065	-151	Patrimonio neto atribuible a Ferrovial	620	966	-347
Inmov. en Proj. de infraestructuras	13.276	14.545	-1.269	Ingresos a distr. en varios ejercicios	0	1	-1
Activos financieros no corrientes	39	40	-1	<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>14.871</b>	<b>14.992</b>	<b>-120</b>
Activos por superávit de pensiones	0	39	-39	Déficit de pensiones	133	29	105
Impuestos diferidos	0	0	0	Deuda financiera	12.359	11.920	439
Derivados financieros	322	552	-230	Impuestos diferidos	1.209	1.739	-530
Otros activos no corrientes	0	0	0	Derivados financieros	1.158	1.298	-140
<b>Mantenidos para la venta</b>	<b>1.436</b>	<b>0</b>	<b>1.436</b>	Otros pasivos no corrientes	12	6	6
<b>Activos corrientes</b>	<b>456</b>	<b>481</b>	<b>-25</b>	<b>Mantenidos para la venta</b>	<b>263</b>	<b>0</b>	<b>263</b>
Cientes y cuentas a cobrar	305	311	-7	<b>Pasivos corrientes</b>	<b>1.467</b>	<b>1.796</b>	<b>-329</b>
Tesorería y equivalentes	143	160	-17	Deuda financiera	715	1.102	-387
Otros activos corrientes	8	9	-1	Deudas operaciones de tráfico	653	679	-26
				Derivados financieros	91	0	91
				Otros pasivos corrientes	9	16	-7
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>18.443</b>	<b>18.722</b>	<b>-279</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>18.443</b>	<b>18.722</b>	<b>-279</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

*Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras*

Este epígrafe experimenta en el ejercicio 2012 una reducción de -1.269 millones de libras. Esta disminución se debe principalmente a la reclasificación de los activos de Stansted al epígrafe de Mantenidos para la venta por aproximadamente -1.268 millones de libras, así como a la venta del aeropuerto de Edimburgo en mayo de 2012 con una reducción activos de -761 millones de libras. Asimismo, el cargo por amortización del año supone una reducción del epígrafe de aproximadamente -583 millones de libras.

Por otra parte, compensan las reducciones anteriormente señaladas, las adiciones producidas por importe aproximado de 1.282 millones de libras, principalmente registradas en Activos en curso (1.235 millones) y correspondientes en su mayor parte a las inversiones realizadas en la Terminal 2 de Heathrow y su edificio satélite, así como en el sistema de transporte de equipaje.

*Activos y pasivos mantenidos para la venta*

Tras la resolución de la Comisión de Competencia del Reino Unido que impuso la obligatoriedad de desprenderse del aeropuerto de Stansted, este epígrafe recoge los activos (1.436 millones de libras) y pasivos (263 millones de libras) correspondientes a este aeropuerto. Dicho activo ha sido finalmente vendido el pasado 18 de enero de 2013, tal y como se indica en la Nota 36 de Acontecimientos posteriores al cierre.

*Patrimonio Neto*

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2012 a 1.841 millones de libras y experimenta una reducción de -92 millones de libras respecto al ejercicio anterior derivado fundamentalmente del reparto de dividendos por -240 millones de libras, el resultado de ejercicio por 375 millones de libras, así como el impacto negativo de -224 millones de libras registrado en reservas por derivados eficientes y planes de pensiones.

*Superávit/déficit de pensiones*

A 31 de diciembre de 2012, HAH presenta un déficit en los planes de pensiones de -133 millones de libras, frente a un superávit neto a cierre del ejercicio anterior de 10 millones de libras (existiendo a 31 de diciembre de 2011 un plan con superávit por 39 millones de libras y dos planes con déficit por 29 millones de libras). Esta negativa evolución se debe principalmente a una rentabilidad real de los activos inferior a la esperada y a la reducción de la tasa de descuento utilizada para la actualización de los pasivos, entre otros factores. El impacto en fondos propios por la actualización de las hipótesis actuariales es, como se menciona en el apartado anterior de -169 millones de libras.

*Deuda financiera*

Durante el ejercicio 2012 se han producido emisiones de bonos por importe nominal aproximado de 3.300 millones de libras en diversos formatos y monedas, entre las que destacan la primera emisión en dólares canadienses (400 millones de dólares), así como nuevas captaciones en dólares americanos (500 millones de dólares), euros (800 millones de euros), francos suizos (400 millones de francos suizos) y libras esterlinas (1.850 millones de libras).

Los fondos obtenidos han sido principalmente utilizados para cancelar deuda a corto plazo, modificar el mix de deuda, sustituyendo deuda bancaria por bonos en diversas monedas, y alargar los vencimientos existentes. En este sentido, cabe destacar la amortización de los bonos de -1.000 millones de euros (-835 millones de libras) que vencieron en febrero 2012 y que comportan la mayor parte de la variación de la deuda a corto plazo. Asimismo, se ha producido durante el ejercicio la amortización de unos -1.395 millones de libras de la Capex Facility, la amortización anticipada de -475 millones de libras del préstamo Clase B cuyo vencimiento se situaba en 2014, y el repago de aproximadamente -698 millones de libras del préstamo senior term loan.

Asimismo, cabe señalar que, en junio del presente ejercicio, HAH completó la refinanciación de sus líneas de crédito y liquidez. El importe de la refinanciación ascendió a 2.750 millones de libras (2.000 millones de crédito revolving estructurados con un tramo A de 1.500 millones, un tramo B de 400 millones y 100 millones de working capital facility y 750 millones en liquidity facilities). La nueva deuda vence en Junio del 2017 y reemplaza la deuda que vencía en Agosto de 2013. Los tramos A y B tienen márgenes de 150 y 225 puntos básicos respectivamente.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

Se muestra a continuación la posición de deuda neta (deuda financiera menos tesorería) de HAH tras las operaciones mencionadas:

Mill. GBP	2012.12	2011.12	Var. (%)
Senior loan facility	588	684	-97
Deuda subordinada	717	538	179
Grupo securitizado	11.315	10.663	652
Grupo no securitizado	337	1.036	-698
Otros	-26	-60	33
<b>Total</b>	<b>12.931</b>	<b>12.862</b>	<b>69</b>

Del total de deuda contable de HAH a 31 de diciembre de 2012, 10.980 millones de libras corresponden a emisiones de bonos (8.526 millones de libras a 31 de diciembre de 2011).

*Derivados financieros a valor razonable.*

La cartera de derivados de HAH cuenta con unos nocionales totales de 11.752 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un nocional de 2.611 millones de libras, cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un nocional de 3.503 millones de libras, derivados indexados a la inflación (ILS) por un nocional de 5.462 millones de euros, equity swaps por 142 millones de libras y derivados de tipo de cambio por 34 millones de libras.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto un incremento de pasivo de -180 millones de libras en el ejercicio. De esta variación, -55 millones de libras corresponden a un impacto negativo en reservas, produciéndose también ajustes de valor razonable, entre los que cabe destacar principalmente el ingreso generado por los derivados de inflación (107 millones de libras) como consecuencia del descenso del índice correspondiente en el Reino Unido y el impacto correspondiente a los cross currency swaps (-228 millones de libras), si bien estos últimos no tienen apenas impacto en resultados ya que se compensan con los ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y objeto de cobertura de estos instrumentos.

*Pasivos por impuestos diferidos*

La disminución en los pasivos diferidos de HAH corresponde fundamentalmente al impacto derivado de la reducción del tipo impositivo en Reino Unido durante el año 2012 del 25% al 23% que ha supuesto una reducción del pasivo de 151 millones de libras (efecto positivo en la cuenta de pérdidas y ganancias). Cabe señalar también la disminución del epígrafe derivada de la venta del aeropuerto de Edimburgo (160 millones de libras) y la reclasificación de Stansted como mantenido para la venta (234 millones de libras).

**Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2012-2011**

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2012 y 2011.

HAH (100%) Mill. GBP	2012.12	2011.12	Var.
Ingresos de explotación	2.646	2.524	122
Gastos de explotación	-1.291	-1.227	-63
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>1.355</b>	<b>1.297</b>	<b>59</b>
Dotaciones a la amortización	-583	-653	70
<b>Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones</b>	<b>772</b>	<b>644</b>	<b>129</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	151	0	151
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>924</b>	<b>644</b>	<b>280</b>
Resultado financiero	-670	-933	263
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>254</b>	<b>-289</b>	<b>543</b>
Impuesto sobre beneficios	121	268	-147
<b>Resultado neto</b>	<b>375</b>	<b>-21</b>	<b>396</b>
<b>Resultado asignable a Ferrovia (Mill. Euros)</b>	<b>231</b>	<b>-13</b>	<b>243</b>

En la última línea de dicha cuenta se presentan los resultados atribuibles a Ferrovia. Conforme al criterio establecido en la NIIF 5 los resultados del ejercicio 2011 se reportaron 10 meses en la línea de actividades discontinuadas (-3 millones de euros) y 2 meses en la línea de puesta en equivalencia (-10 millones de euros). El ejercicio 2012 se reporta en su totalidad en la línea de puesta en equivalencia.

Es necesario tener en cuenta que el resultado atribuible a Ferrovia no corresponde al 33,65% de participación al cierre de ejercicio, ya que se calcula atendiendo a los distintos porcentajes de participación ostentados por la Sociedad durante el ejercicio en función de las desinversiones progresivas llevadas a cabo. Así, el resultado de los 10 primeros meses del año se calcula al 49,99%, el del mes de noviembre al 44,27% y el del mes de diciembre al 33,65%.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Dentro de los resultados del ejercicio 2012, son de señalar determinados impactos positivos no recurrentes, destacando el impacto generado por los ajustes de valor razonable por derivados 101 millones de libras después de impuestos (65 millones de euros en el resultado neto asignable a Ferrovial) y el impacto generado por el cambio de la tasa impositiva en el Reino Unido que ha supuesto una modificación del saldo de impuestos diferidos por un impacto de 151 millones de libras (impacto en el resultado neto atribuible a Ferrovial de 90 millones de euros). Se recoge también la plusvalía generada por la enajenación del aeropuerto de Edimburgo, que tuvo lugar en el mes de mayo 2012, y que se saldó con una plusvalía neta de 159 millones de libras (98 millones de euros atribuibles a Ferrovial)

### 9.2 Detalles de información relativa a 407 ETR

#### a. Test de deterioro

Al cierre de ejercicio se ha realizado un test de deterioro en relación al valor de esta inversión. La metodología seguida está descrita en la Nota 5 para los fondos de comercio de autopistas. Los flujos esperados para el accionista se descuentan a un coste estimado del equity del 8,0% (frente a 8,7% en Diciembre 2011). No se han encontrado indicios de deterioro, ni existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían el registro de un deterioro de la inversión. La valoración que se desprende del modelo de test de deterioro de la 407 ETR es superior en más de un 50% al valor contable del activo.

#### b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2012-2011

Dada la importancia de esta inversión se presenta a continuación un detalle del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias relativa a este grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2012 y 2011.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2012 son 1 EUR=1,3130 CAD (1,3175 en 2011) para saldos de balance y 1 EUR=1,2896 CAD (1,3787 en 2011) para Pérdidas y Ganancias.

El 43,23% de los fondos propios no se corresponde con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010. Dicha revalorización fue asignada como un activo intangible asociado a la concesión y se amortiza a lo largo de toda la vida de la misma.

#### Balance de Situación 2012-2011

407 ETR (100%) Mill. CAD	2012.12	2012.11	Var.	407 ETR (100%) Mill. CAD	2012.12	2012.11	Var.
<b>Activos no corrientes</b>	<b>5.878</b>	<b>5.814</b>	<b>64</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>63</b>	<b>458</b>	<b>-395</b>
Fondo de comercio	1.319	1.294	24	Atribuible a Ferrovial	27	198	-171
Inmov. en Proy. de infraestructuras	3.966	3.939	27	<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>6.160</b>	<b>5.692</b>	<b>467</b>
Activos financieros no corrientes	301	270	31	Deuda financiera	5.766	5.349	417
Impuestos diferidos	285	303	-18	Impuestos diferidos	385	334	51
Otros activos no corrientes	7	7	0	Otros pasivos no corrientes	9	9	0
<b>Activos corrientes</b>	<b>472</b>	<b>460</b>	<b>11</b>	<b>Pasivos corrientes</b>	<b>127</b>	<b>124</b>	<b>3</b>
Cientes y cuentas a cobrar	140	134	6	Deuda financiera	76	72	3
Tesorería y equivalentes	322	320	1	Deudas operaciones de tráfico	40	41	-1
Otros activos corrientes	9	6	4	Otros pasivos corrientes	11	11	0
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>6.350</b>	<b>6.275</b>	<b>75</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>6.350</b>	<b>6.275</b>	<b>75</b>

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el Balance de Situación de la 407 ETR a 31 de Diciembre de 2012, frente al cierre del ejercicio anterior:

#### - Patrimonio Neto

El patrimonio neto experimenta una reducción de -395 millones de dólares canadienses respecto al ejercicio anterior, correspondiendo fundamentalmente a la incorporación del resultado del ejercicio por 174 millones de dólares y al pago del dividendo a los accionistas por importe de -600 millones de dólares.

#### - Deuda financiera

La deuda financiera aumenta desde los 5.422 millones de dólares canadienses del cierre del ejercicio anterior, hasta 5.841 millones de dólares canadienses a 31 de diciembre de 2012, experimentando un incremento de 419 millones. Del total de la deuda, un 99,8% corresponde a emisiones de bonos. El principal motivo lo constituye la emisión de dos nuevas series de bonos (12-A1 y 12-A2) por un nominal 400 y 200 millones de dólares canadienses respectivamente. Los vencimientos de estos bonos se sitúan en los años 2042 y 2052 y tienen una rentabilidad del 4,19% y 3,98%. En sentido contrario se ha producido la amortización anticipada de la serie 09-A2 por importe nominal -200 millones de dólares canadienses, cuyo vencimiento original se situaba en el año 2014.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2012-2011

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios 2011 y 2012.

407 ETR (100%) Mill. CAD	2012.12	2011.12	Var.
Ingresos de explotación	734	675	59
Gastos de explotación	-126	-121	-5
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>608</b>	<b>554</b>	<b>54</b>
Dotaciones a la amortización	-61	-58	-2
<b>Resultado neto de explotación</b>	<b>548</b>	<b>495</b>	<b>52</b>
Resultado financiero	-304	-326	21
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>244</b>	<b>170</b>	<b>74</b>
Impuesto sobre beneficios	-69	-42	-28
<b>Resultado neto</b>	<b>174</b>	<b>128</b>	<b>46</b>
Amortización intangible (Mill. Euros)	-13	-13	0
<b>Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)</b>	<b>45</b>	<b>27</b>	<b>18</b>

La cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye, además de los resultados generados por la concesionaria, la amortización del intangible reconocido como consecuencia de la revalorización a valor razonable de la participación mantenida tras la operación de desinversión del 10% y pérdida de control en 2010, como se menciona anteriormente.

### 9.3 Resto de sociedades puestas en equivalencia

En el Anexo I se incluye una relación de las participaciones en sociedades puestas en equivalencia, que incluye la denominación, país de constitución y segmento de negocio al que pertenecen, así como el porcentaje de participación y el importe agregado de Activos y Pasivos, importe neto de la cifra de negocios y beneficio o pérdida del ejercicio.

Dentro de esta lista se incluyen determinadas sociedades asociadas cuyo valor en libros es cero. De acuerdo con la NIC 28, si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede su participación en ésta, el inversor dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales, salvo que existan obligaciones legales o implícitas que justifiquen el registro de un pasivo por las pérdidas adicionales una vez reducido el valor de la inversión a cero. La principal sociedad con patrimonio neto no reconocido en los estados financieros consolidados del grupo es la sociedad titular de la autopista Indiana Toll Road, con -834 millones de euros al porcentaje de participación de Ferrovial al cierre de 2012. Respecto al resultado del ejercicio, esta autopista presenta un resultado negativo al porcentaje de participación de Ferrovial de -77 millones de euros a 31 de diciembre de 2012 (no reconocido). El patrimonio negativo está motivado principalmente por la evolución negativa del valor razonable del derivado contratado en la concesión. Este derivado contratado por la sociedad tiene una valoración total al cierre del ejercicio de -1.841 millones de euros y tiene un nominal de 2.807 millones de euros. Su vencimiento se sitúa en el año 2026.

Por último, a 31 de diciembre de 2012 Indiana Toll Road tiene una deuda total de 2.835 millones de euros, que vence en 2015, un volumen total de activos de 3.136 millones de euros y una cifra de ventas total de 152 millones de euros.

### 9.4 Otros desgloses de información relativos a sociedades puestas en equivalencia

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

La única sociedad en la que teniendo una participación inferior al 20% se aplica el método de puesta en equivalencia es la sociedad Madrid Calle 30, debido a que, si bien Ferrovial solamente ostenta una participación indirecta del 10%, tiene la facultad de elegir a un miembro del Consejo de Administración.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2011 es el siguiente:

2011	Millones de euros	407ETR (43,23%)	HAH (49,99%)	Resto	TOTAL
<b>Saldo 31.12.10</b>		<b>2.919</b>	<b>0</b>	<b>191</b>	<b>3.110</b>
Desconsolidación HAH	0	2.365	0	0	2.365
Variaciones de perímetro	0	0	-159	0	-159
Participación en el resultado	27	-10	0	2	20
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-144	0	0	-6	-151
Diferencias de cambio	22	76	0	0	98
Otros	0	-78	0	-4	-83
<b>Saldo 31.12.11</b>		<b>2.823</b>	<b>2.353</b>	<b>23</b>	<b>5.199</b>

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

10. Activos financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2012:

MOVIMIENTOS DURANTE 2012	Millones de euros				TOTAL
	Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras a largo plazo	Activos Financieros disponibles para la venta	Caja restringida	Otros activos financieros no corrientes	
<b>Saldo al 01/01/2012</b>	<b>1.279</b>	<b>0</b>	<b>390</b>	<b>243</b>	<b>1.912</b>
Altas	58	0	14	61	133
Bajas	-6	0	-256	-111	-373
Variaciones de perímetro	0	0	0	-8	-8
Efecto tipo de cambio	2	0	-1	1	3
<b>Saldo al 31/12/2012</b>	<b>1.334</b>	<b>1</b>	<b>148</b>	<b>186</b>	<b>1.668</b>

Nota: saldos presentados netos de provisiones

• La partida **Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras** a largo plazo (recoge los activos financieros derivados de la aplicación de la CINIIF 12 (véase Nota 2.5.3) y corresponde principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (mayor de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Los activos financieros existentes corresponden fundamentalmente a las concesionarias Autopista Terrasa Manresa, Auto- Estradas Norte y Eurolink M3, dentro de la división de autopistas, por importe de 490, 305 y 223 millones de euros respectivamente (467, 285 y 218 millones de euros en 2011).

Se incluyen también las cuentas a cobrar correspondientes a sociedades concesionarias de las divisiones de Construcción (por importe de 196 millones de euros, 194 millones de euros a diciembre 2011) y Servicios (por importe de 120 millones de euros, 115 millones de euros a diciembre 2011).

Las altas del ejercicio se corresponden principalmente con los incrementos de la cuenta a cobrar de las autopistas Autema (22 millones de euros), Auto – Estradas Norte (20 millones de euros) y Eurolink M3 (6 millones de euros).

• Dentro de la partida de **caja restringida** se incluyen principalmente los depósitos en garantía de emisiones de bonos vinculados a la financiación de infraestructuras en periodo de construcción, correspondientes principalmente a las sociedades Chicago Skyway (por 58 millones de euros, 52 millones en 2011), LBJ (por 18 millones de euros a 31 de diciembre de 2012, 178 millones de euros a 2011) y North Tarrant Express (por 2 millones de euros a 31 de diciembre de 2012, 81 millones de euros a 2011). En este sentido, la variación más significativa del epígrafe se produce en las autopistas texanas LBJ y North Tarrant Express, que reducen su caja restringida en 241 millones de euros, fundamentalmente por los pagos realizados a la constructora en función del avance de la ejecución de la obra (Ver nota 7 relativa a Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras).

- Por último, la partida de **otros activos financieros no corrientes** comprende:
  - o créditos a empresas asociadas del segmento de servicios por 55 millones de euros (88 millones de euros en 2011)
  - o créditos comerciales a cobrar por el segmento de servicios con diversas entidades públicas, fundamentalmente ayuntamientos y comunidades autónomas, que se encontraban renegociadas a largo plazo por aproximadamente 16 millones de euros (75 millones en 2011). Esta variación se explica fundamentalmente por los cobros registrados al amparo de lo dispuesto por los Reales Decretos Ley 4/2012 y 7/2012, por importe de 72 millones de euros, según se describe en la nota 13 relativa a Clientes.
  - o Otros créditos comerciales fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo por importe de 86 millones de euros (57 millones de euros a 31 de diciembre de 2011).
  - o Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 14 millones de euros (17 millones de euros a diciembre de 2011)

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2011:

MOVIMIENTOS DURANTE 2011	Millones de euros				TOTAL
	Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras a largo plazo	Activos Financieros disponibles para la venta	Caja restringida	Otros activos financieros no corrientes	
<b>Saldo al 01/01/2011</b>	<b>1.344</b>	<b>34</b>	<b>551</b>	<b>255</b>	<b>2.184</b>
Desconsolidación BAA		-34		-45	-79
Altas	107		35	36	178
Bajas	-77		-197	-28	-302
Traspasos	-97			37	-60
Provisión				-12	-12
Efecto tipo de cambio	2		1		3
<b>Saldo al 31/12/2011</b>	<b>1.279</b>	<b>0</b>	<b>390</b>	<b>243</b>	<b>1.912</b>

11. Derivados financieros a valor razonable

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta el detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2012 y 2011, así como el vencimiento de los no corrientes con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de no corrientes con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

Millones de euros	Valor razonable		Vencimientos no corrientes					TOTAL
	Saldos al 31/12/12	Saldos al 31/12/11	2013	2014	2015	2016	2017 y posteriores	
<b>SALDOS EN EL ACTIVO</b>	<b>166</b>	<b>135</b>	<b>348</b>	<b>-2</b>	<b>-3</b>	<b>-2</b>	<b>53</b>	<b>394</b>
Index linked Swaps Autopistas	157	123	-3	-2	-3	-2	53	43
Interest Rate Swaps Corporativos	0	3	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo cambio Corporativos	7	8	321	0	0	0	0	321
Resto derivados	2	1	30	0	0	0	0	30
<b>SALDOS EN EL PASIVO</b>	<b>1.633</b>	<b>1.521</b>	<b>572</b>	<b>97</b>	<b>172</b>	<b>105</b>	<b>3.644</b>	<b>4.590</b>
Equity swaps (*)	89	135	150	67	134	1	37	389
Interest Rate Swaps Autopistas	1.446	1.287	83	16	22	30	3.108	3.259
Interest Rate Swaps Corporativos	14	35	0	0	0	0	300	300
Derivados tipo cambio Corporativos	5	0	260	0	0	0	0	260
Resto derivados	79	64	79	14	16	75	199	383
<b>SALDOS NETOS (PASIVO)</b>	<b>-1.467</b>	<b>-1.386</b>	<b>920</b>	<b>95</b>	<b>169</b>	<b>103</b>	<b>3.697</b>	<b>4.985</b>

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

Millones de euros	Valor razonable		Vencimientos flujos de caja					TOTAL
	Saldos al 31/12/12	Saldos al 31/12/11	2013	2014	2015	2016	2017 y posteriores	
<b>SALDOS EN EL ACTIVO</b>	<b>166</b>	<b>135</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>152</b>	<b>166</b>
Index linked Swaps Autopistas	157	123	1	1	1	2	152	157
Interest Rate Swaps Corporativos	0	3	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo cambio Corporativos	7	8	7	0	0	0	0	7
Resto derivados	2	1	2	0	0	0	0	2
<b>SALDOS EN EL PASIVO</b>	<b>1.633</b>	<b>1.521</b>	<b>180</b>	<b>156</b>	<b>157</b>	<b>123</b>	<b>1.017</b>	<b>1.633</b>
Equity swaps (*)	89	135	33	21	30	5	0	89
Interest Rate Swaps Autopistas	1.446	1.287	117	120	116	109	984	1.446
Interest Rate Swaps Corporativos	14	35	10	3	1	0	-1	14
Derivados tipo cambio Corporativos	5	0	5	0	0	0	0	5
Resto derivados	79	64	14	12	10	9	33	79
<b>SALDOS NETOS (PASIVO)</b>	<b>-1.467</b>	<b>-1.386</b>	<b>-170</b>	<b>-155</b>	<b>-156</b>	<b>-121</b>	<b>-865</b>	<b>-1.467</b>

(\*) Los elementos señalados son los principales derivados no considerados cobertura contable dentro de los derivados contratados por el Grupo, según se indica en la presente Nota.



**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

A continuación se presenta una descripción de los principales tipos de derivados y sus variaciones más significativas en el ejercicio:

**Derivados de Autopistas**

*Interest Rate Swaps Autopistas*

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras, las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un notional total de 3.259 millones de euros a 31 de diciembre de 2012.

En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -1.287 millones de euros a diciembre de 2011 a -1.446 millones de euros en el presente ejercicio, debido al descenso generalizado de los tipos de interés a largo plazo.

Dado que estos derivados se consideran eficientes, estas variaciones de su valor razonable han supuesto un impacto negativo en reservas de -128 millones de euros (-75 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante), mientras que el movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto de -121 millones de euros en el resultado financiero y una salida de caja neta de 86 millones de euros.

*Index Linked Swaps Autopistas*

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2009 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fija un IPC del 2,50% anual. Esta cobertura, considerada eficiente, ha supuesto un impacto en reservas de 34 millones de euros (18 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante).

**Derivados de Corporación**

*Interest Rate Swaps Corporativos*

Estos derivados fueron contratados con el objeto de cubrir la exposición al tipo de interés de la deuda corporativa. Cuentan con un notional de 300 millones de euros al cierre del ejercicio, un tipo de interés fijo contratado del 0,6630% al 0,8080%, que equivale a un tipo efectivo entre el 3,363% y el 3,508%, y su vencimiento se extiende hasta el año 2017.

*Equity Swaps*

Con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de los planes de opciones sobre acciones concedidos a sus empleados, Ferrovial contrató en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera (equity swaps). Mediante dichos contratos Ferrovial se asegura que, en el momento en que se ejecuten las opciones por los empleados, se perciba una cantidad igual a la revalorización experimentada por las acciones.

Asimismo, la entidad se compromete al pago en metálico a Ferrovial de cantidades equivalentes al rendimiento de acciones de Ferrovial, y Ferrovial se compromete al pago de una contraprestación. Las características principales de este contrato son las siguientes:

- El Número de acciones para la base de cálculo de ambos rendimientos es igual al número de opciones otorgadas en cada plan.
- El Precio por acción para la base de cálculo de ambos rendimientos coincide con el de ejercicio utilizado como base para la revalorización de la acción.
- Ferrovial pagará a la entidad un rendimiento basado en EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio.
- La entidad financiera pagará a Ferrovial el equivalente a todos los dividendos generados por dichas acciones.

Los mencionados contratos de equity swap no tienen consideración de cobertura contable, reconociéndose el resultado de los mismos como ajuste de valor razonable a través del epígrafe de resultados financieros. La variación de valor en el año tiene su origen en la revalorización de la acción de Ferrovial de 9,33 a 31 de diciembre 2011 hasta 11,20 a 31 de diciembre de 2012, que supone un ingreso de 46 millones de euros (32 millones en resultado neto). La variación durante el ejercicio 2011 supuso un ingreso de 58 millones de euros (41 millones en resultado neto).

Al cierre de ejercicio 2012, estos derivados cuentan con un notional equivalente a 27 millones de acciones, que en base al precio de ejercicio de los planes supone 389 millones de euros.

*Derivados de tipo de cambio Corporativos*

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativas, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de los depósitos que el Grupo mantiene en moneda extranjera (principalmente libra esterlina y dólar americano). Su notional asciende a 581 millones de euros a 31 de diciembre de 2012 y tienen vencimiento a corto plazo.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**Resto derivados**

Dentro de la línea "Resto derivados", que cuentan con un notional agregado de 413 millones de euros, se han incluido principalmente coberturas de tipo de interés de la división de Construcción y Servicios, así como determinados derivados de tipo de cambio de Autopistas y Construcción.

Además de los derivados descritos en esta Nota, es de destacar que la sociedad HAH, integrada por puesta en equivalencia, tiene contratados derivados por un notional de 14.455 millones de euros (11.752 millones de libras) tal y como se describe con mayor detalle en la Nota 9.

**b) Principales impactos en resultado y patrimonio**

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando valor razonable a 31 de diciembre de 2012 y 2011 y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

Millones de euros	Valor razonable			Impactos						
	Saldo al 31/12/2012	Saldo al 31/12/2011	Var.	Impacto en reservas (I)	Impacto en rdo por Valor Razonable (II)	Impacto en rdo fin (III)	Caja (IV)	Tipo de cambio (V)	Otros impactos balance o cuenta de rds (VI)	TOTAL
<b>Tipo de Instrumento</b>										
Index linked Swaps Autopistas	157	123	34	34	0	0	-1	0	1	34
Interest Rate Swaps Autopistas	-1.446	-1.286	-160	-128	2	-121	86	18	-17	-160
Interest Rate Swaps Corporativos	-14	-32	18	-4	-1	-1	24	0	0	18
Equity swaps	-89	-135	46	0	46	-8	8	0	0	46
Derivados tipo cambio Corporativos	2	8	-6	0	23	0	-26	-4	0	-6
Otros derivados	-76	-63	-13	-2	1	-6	2	-1	-7	-13
<b>TOTAL</b>	<b>-1.467</b>	<b>-1.386</b>	<b>-80</b>	<b>-100</b>	<b>72</b>	<b>-136</b>	<b>93</b>	<b>14</b>	<b>-23</b>	<b>-80</b>

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como "impacto en resultado financiero" (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna "Caja" (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto obtenido por diferencia de los tipos de cambio de cierre entre diciembre de 2012 y 2011 (columna V).
- Finalmente, se muestran en la columna "otros impactos" los impactos en resultado de explotación u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

El resultado por valor razonable presentado en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, incluye adicionalmente un impacto negativo de 24 millones de euros correspondiente a diferencias de tipo de cambio generadas por las inversiones mantenidas en monedas distintas al euro y que se considera objeto de cobertura de valor razonable asociado a los derivados de tipo de cambio. Incluyendo este impacto el total de resultado de valor razonable en el resultado financiero asciende a 48 millones de euros.

**c) Metodología de valoración de coberturas financieras**

Todos los derivados financieros del grupo, así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el NIVEL 2 de la Jerarquía de Medición del Valor Razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

Las valoraciones son realizadas por la compañía mediante una herramienta de valoración desarrollada internamente, no obstante se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la suma de la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio, multiplicada por el número de títulos objeto del contrato; y el valor presente del coste de financiación acordado en el contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferroviaria S.A. y Sociedades Dependientes

- Interest rate swaps: la estimación de estos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.

- Index Linked Swaps: la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.

**12. Existencias**

La composición del saldo de existencias a 31 de diciembre de 2012 y 2011 es la siguiente:

	Saldo a 31/12/12	Saldo a 31/12/11	Variación 2012-2011
Existencias comerciales	228	243	-15
Materias primas y otros aprovisionamientos	123	146	-23
Gastos iniciales e instalaciones generales	43	38	5
<b>Total</b>	<b>394</b>	<b>427</b>	<b>-32</b>

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2012, 177 millones de euros corresponden a la actividad de Inmobiliaria en Polonia, en concepto de terrenos y solares (107 millones de euros) así como promociones inmobiliarias en distinto grado de avance (70 millones de euros).

Respecto a las materias primas y otros aprovisionamientos, 108 millones corresponden a la división de construcción, fundamentalmente a través de Webber (51 millones de euros) y Budimex (31 millones de euros).

Finalmente, respecto a los gastos iniciales e instalaciones generales, corresponden fundamentalmente a la división de construcción, por importe de 40 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2012, no hay existencias por importe significativo, distintas a aquellas vinculadas a promociones inmobiliarias (por importe de 31 millones de euros), sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

**13. Clientes y otras cuentas a cobrar**

**a) Clientes por ventas y prestación de servicios**

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2012 y 2011 es como sigue:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldos al 31/12/2012	Saldos al 31/12/2011	Variación 2012-2011
Clientes	1.409	1.847	-438
Obra Ejecutada Pendiente de Certificar	542	490	53
Clientes, retenciones por garantía	90	89	1
Provisiones	-394	-342	-52
<b>Total Clientes por ventas y prestación de servicios</b>	<b>1.647</b>	<b>2.083</b>	<b>-436</b>

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado una disminución de 436 millones de euros, pasando de un saldo de 2.083 millones de euros a 31 de diciembre de 2011 a 1.647 millones de euros a 31 de diciembre de 2012. Esta variación se explica fundamentalmente por dos impactos: por un lado, la variación más significativa del epígrafe corresponde a los cobros relativos a los Reales Decretos – Ley 4/2012 y 7/2012, por los que se establecieron mecanismos especiales de financiación para que tanto Entidades Locales como Comunidades Autónomas atendieran a las obligaciones pendientes de pago con sus proveedores. El Grupo ha percibido cobros amparados en estos Reales Decretos por importe total de 690 millones de euros, de los cuales 500 millones de euros se han producido en la división de Servicios y 190 millones de euros en la división de Construcción. En relación con dicho importe, parte de los cobros recibidos corresponden a clientes que habían refinanciado su deuda a largo plazo, por lo que se encontraban registrados en el epígrafe "Otros activos financieros no corrientes" (Nota 10) del balance consolidado a 31 de diciembre de 2011, por importe de 72 millones de euros, por lo que el impacto neto en el epígrafe de clientes de los cobros mencionados es de 618 millones de euros.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferroviaria S.A. y Sociedades Dependientes

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2012 se encuentran deducidos del epígrafe "Clientes" 148 millones de euros (299 millones a 31 de diciembre de 2011), correspondientes a activos que han sido dados de baja de balance mediante contratos de factoring, al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 20 de la NIC 39 sobre bajas de activos financieros.

A continuación se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor. Dicha información no es coincidente con el importe del epígrafe de clientes debido a que no se incluye dentro de la misma la provisión para insolvencias.

	Construcción		Servicios		Resto y Ajustes		Total	
Públicos	498	39%	807	80%	31	n/a	1.336	65%
Privados	394	31%	169	17%	3	n/a	566	28%
Grupo y Asociadas	377	30%	31	3%	-268	n/a	140	7%
<b>Total</b>	<b>1.269</b>	<b>100%</b>	<b>1.007</b>	<b>100%</b>	<b>-235</b>	<b>n/a</b>	<b>2.041</b>	<b>100%</b>

En base a este detalle se puede observar que el 65% de los clientes del grupo son administraciones públicas, correspondiendo el resto a clientes privados.

Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo de clientes, el Grupo tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación tales como consultas a registros de morosidad, ratings, estudios de solvencia, etc, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

Movimiento de la provisión	Millones de Euros	
	2012	2011
Saldo inicial	342	225
Cargos a la cuenta de resultados	49	137
Reducciones/ Aplicaciones	0	-1
Efecto tipo de cambio	3	-4
Trasposos	0	-14
<b>Saldo final</b>	<b>394</b>	<b>342</b>

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

**b) Otras cuentas a cobrar**

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2012 y 2011 es como sigue:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldos al 31/12/2012	Saldos al 31/12/2011	Variación 2012-2011
Anticipos entregados a proveedores	41	36	5
Deudores varios	99	157	-58
Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	167	174	-8
Créditos con Administraciones Públicas	130	172	-41
<b>Total otros deudores</b>	<b>436</b>	<b>539</b>	<b>-102</b>

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas cuyo origen es distinto de la actividad habitual, por importe de 81 millones de euros (113 millones a diciembre de 2011). No existe ninguna partida dentro de la variación que de forma individualizada sea significativa.

Por otro lado en el epígrafe Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras se encuentran recogidos los activos financieros a corto plazo derivados de la aplicación de la IFRIC 12 correspondientes principalmente a las cantidades pendientes de cobro de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Estos activos financieros existentes corresponden principalmente a las concesionarias Auto-Estrada Norte, Autopista Terrasa Manresa y Eurolink M3 por importe de 47, 75 y 29 millones de euros respectivamente.

Finalmente en el epígrafe "Créditos con Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por impuestos distintos a Impuestos sobre las Ganancias.

**c) Otra información complementaria de contratos de construcción y otros contratos registrados por el método del grado de avance.**

El reconocimiento de ingresos en los contratos de construcción así como en determinados contratos de servicios se realiza en función de su grado de avance conforme a los criterios establecidos en la NIC11, según se describe en la nota 2.5.5.1 Resumen de las principales políticas contables.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Como se indica en dicha nota sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos y los importes efectivamente facturados al cliente. Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos la diferencia se registra como un activo denominado Obra Ejecutada Pendiente de Certificar, dentro del epígrafe de Clientes por ventas (ver nota 13.a); mientras que si el nivel de reconocimiento de ingresos va por detrás del importe facturado se reconoce un pasivo "Obra Certificada por Anticipado, dentro del epígrafe de Acreedores comerciales" (Nota 20).

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son pagados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones en la medida que la obra se está ejecutando (dichos saldo figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (nota 20).

En contrapartida a los anticipos, en determinados contratos el cliente retiene parte del precio a abonar en cada una de las certificaciones en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones del contrato no produciéndose la devolución de las mismas hasta la liquidación definitiva del contrato (dichos saldos figuran en el activo del balance dentro del epígrafe Clientes por Ventas, nota 13 a)

A diferencia del concepto de obra ejecutada pendiente de certificar y de obra certificada por anticipado, los anticipos y las retenciones son saldos que implican un impacto en caja futuro, ya que en el caso de los anticipos se producirá un menor cobro a futuro en la medida en que los mismos son descontados de las certificaciones, mientras que las retenciones implicarán mayor cobro futuro, ya que los clientes procederán a la devolución en la medida en que las obras sean liquidadas.

A continuación se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2012 y de 2011:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldo a 31/12/12	Saldo a 31/12/11	Variación 2012 - 2011
Obra ejecutada pendiente de certificar (nota 13.a)	542	490	53
Obra certificada por anticipado (Nota 20)	-509	-658	149
<b>Contratos de construcción, neto</b>	<b>34</b>	<b>-168</b>	<b>202</b>
Retenciones (nota 13.a)	90	89	1
Anticipos (Nota 20)	-128	-158	30
<b>Importe neto de anticipos y retenciones</b>	<b>-39</b>	<b>-70</b>	<b>31</b>

**14. Patrimonio neto**

a) Evolución general del patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2012 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2011 y diciembre 2012:

	2012		Total Patrimonio Neto
	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	
<b>Patrimonio Neto a 31.12.2011</b>	<b>6.113</b>	<b>133</b>	<b>6.246</b>
Resultado consolidado del ejercicio	710	-64	646
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. Int. Global	-179	-6	-185
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-59	-5	-64
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-28	0	-28
Diferencias de conversión	-92	-1	-93
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. P. Equivalencia	-43	0	-43
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-38	0	-38
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-97	0	-97
Diferencias de conversión	92	0	92
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. Int. Global	-21	0	-21
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. P. Equivalencia	-2	0	-2
<b>Total ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio</b>	<b>464</b>	<b>-70</b>	<b>394</b>
Pago de dividendos	-917	-28	-945
Ampliaciones y Reducciones de capital	0	125	125
<b>Transacciones con accionistas</b>	<b>-917</b>	<b>97</b>	<b>-820</b>
<b>Variaciones de perímetro</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Otros movimientos</b>	<b>-18</b>	<b>-40</b>	<b>-58</b>
<b>Patrimonio Neto a 31.12.12</b>	<b>5.642</b>	<b>121</b>	<b>5.762</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

A continuación se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2012, cuya evolución ha supuesto una disminución de -471 millones de euros atribuibles a los accionistas.

- Resultado consolidado del ejercicio de 710 millones de euros para la sociedad dominante.
- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como coberturas, contratados en su parte eficiente, detallados en la Nota 11 y cuyo impacto negativo ha sido de -59 millones de euros netos de impuestos para la sociedad dominante en las sociedades consolidadas por integración global y -38 millones de euros en las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia (principalmente Heathrow Airport Holdings).
- Planes de prestación definida: Recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el grupo constituidos, tal y como se detalla en la Nota 16, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de -125 millones de euros netos de impuestos (-28 millones de euros en sociedades consolidadas por integración global (Amey) y -97 millones de euros en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH)).
- Diferencias de conversión: La mayor parte de las divisas en las que Ferrovia mantiene inversiones, tal y como se detalla en la Nota 3, han revalorizado su valor frente al euro, destacando el dólar canadiense y la libra esterlina, monedas en las que el Grupo concentra su mayor exposición en términos de patrimonio neto. Para las sociedades integradas por puesta en equivalencia (principalmente 407 ETR y Heathrow Airport Holdings), el impacto asciende a 92 millones de euros, respectivamente. Por lo que respecta a las sociedades consolidadas por integración global, el impacto de la apreciación del euro frente al dólar americano tiene un impacto de -33 millones de euros. El resto de la variación del epígrafe corresponde al impacto del resto de monedas, así como a determinadas regularizaciones de impuestos diferidos asociados a diferencias de conversión negativas.

- Importes transferidos a la Cuenta de Resultados: recoge la materialización en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de las reservas acumuladas de los derivados cancelados con motivo de la venta del aeropuerto de Edimburgo (-3 millones de euros), y de las diferencias de conversión y los derivados correspondientes a la venta del 16,34% de HAH (-21 millones de euros).

- Dividendos: Se recoge el pago de dividendos con un impacto negativo en el patrimonio total del grupo de -917 millones de euros, de los que -183 corresponden al dividendo aprobado en Junta General de Accionistas y -734 al dividendo a cuenta aprobado en Consejo de Administración de noviembre de 2012.

- Ampliaciones de capital de socios externos: Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 125 millones de euros, principalmente en las sociedades americanas de Cintra LBJ, North Tarrant y SH-130.

b) Capital Social

A 31 de diciembre de 2012 el capital social asciende a 147 millones de euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas. No ha sufrido variación respecto al 31 de diciembre de 2011.

A 31 de diciembre de 2012, el accionista que posee más de un 10% del capital social de Ferrovia, S.A. es Portman Baela, S.L. con un 43,61%. Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

c) Prima de emisión y prima de fusión

La prima de emisión de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2012 a 1.202 millones de euros y la prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovia S.A. con Cintra en 2009, tiene un saldo de 1.637 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

d) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2012 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2012 se han adquirido un total de 2.807.305 acciones (directas e indirectas) que han sido enajenadas con un impacto en patrimonio de 21 miles de euros.

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado "ajustes por cambio de valor" del Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2012 es de -884 millones de euros, se incluye principalmente el importe acumulado en reservas de los ajustes por valoración de derivados (-935 millones de euros), planes de pensiones (-297 millones de euros) y diferencias de conversión (+96 millones de euros).

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

En relación con lo exigido en la NIC 1 relativa al desglose de "ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio", es importante destacar que el único epígrafe que conforme a la normativa contable no puede ser objeto de transferencia a futuro la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

### f) Reservas no distribuibles de la sociedad dominante

El importe de las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, incluido dentro de Resultados acumulados y otras reservas, corresponde a la reserva legal por importe de 29 millones de euros.

g) Propuesta de distribución de resultados: El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	739.354.361,44
Aplicación (euros)	
A Reservas Voluntarias (euros)	5.844.106,44
A Dividendo a cuenta (euros)	733.510.255,00

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

Estado de liquidez y dividendo a cuenta: El Consejo de Administración acordó en su reunión de 29 de Noviembre de 2012:

- Distribuir, a cuenta del dividendo correspondiente al ejercicio social de 2012, la cantidad de 1 euro por acción, lo que equivale a un total de 734 millones de euros.
- Formular, a efectos de lo dispuesto en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital, el siguiente estado contable justificativo de la liquidez de la Sociedad, poniendo de manifiesto la existencia de liquidez suficiente (disponible y pólizas de crédito):

Resumen Liquidez	2012
(Millones de euros)	
Caja disponible (Corporación + FA + FS + Cintra)	857
Crédito disponible Ferrovial S.A.	742
Crédito disponible Ferrovial Agroman, S.A.	88
Otros créditos filiales	14
<b>Total liquidez disponible para la distribución</b>	<b>1.701</b>

En línea con lo establecido en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital, las cantidades a distribuir no excedían de los resultados obtenidos desde el fin del último ejercicio, deducida la estimación del Impuesto de Sociedades a pagar sobre dichos resultados y las cantidades con las que deben dotarse las reservas obligatorias por Ley.

El día 13 de diciembre de 2012 se procedió al pago de dicho dividendo a cuenta. La cantidad que figura en el flujo de caja como pago por dividendos (832 millones de euros) no es coincidente con el importe devengado en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto (917 millones de euros) ya que en el flujo de caja se presenta neto de retenciones. El importe adeudado por este concepto asciende a 85 millones de euros, estando registrado a cierre de ejercicio en el epígrafe de Otros acreedores (ver Nota 20 b). Dichas retenciones han sido abonadas en enero de 2013.

### h) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2012, las sociedades más significativas integradas por global con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del Grupo, son las siguientes:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
<b>Construcción</b>		
Budimex S.A.	41%	Cotiza en Bolsa
<b>Autopistas</b>		
Autopista del Sol	20%	Unicaja
Autopista Terrassa-Manresa	23,72%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Eurolink Motorway Operation N4/N6 LTD.	34%	Siac Infrastructure Fund Limited
Inversora de Autopistas de Levante, S.L.	40%	Sacyr Concesiones, S.L.
Inversora de Autopistas del Sur S.L.	35% - 10%	Sacyr Concesiones, S.L. – Inversiones Corporativas, S.A.
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	42,40%-6,60%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.- Dallas Police and Fire Pension System
NTE Mobility Partners Holdig LLC	33,33% - 10%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.- Dallas Police and Fire Pension System
SH 130 Concession Company, LLC	35%	Zachry Toll Road 56 LLP
Skyway Concession Company Holding LLC	45%	MIG Chicago Holdings LLC
CZ GP, LLC	15%	Zachry Infrastructure Investments Inc.
Cintra Zachry LP	14,85%	Zachry Development LLC

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 15. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

Del importe total de este epígrafe al cierre del ejercicio 2012 (356 millones de euros), 340 millones corresponden a subvenciones de capital recibidas de las administraciones cedentes en proyectos de infraestructuras de autopistas (260 millones de euros en 2011), en concreto a Eurolink Motorway Operation (N4-N6) Ltd. Irlanda por 134 millones de euros y a la concesionaria NTE Mobility Partners por 176 millones de euros. El aumento del ejercicio se debe a que la concesionaria NTE Mobility Partners ha recibido 87 millones de euros adicionales.

### 16. Déficit de pensiones

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados, e incluye tanto los planes de prestación definida, como los de aportación definida. La provisión reconocida en balance asciende a 105 millones de euros (110 millones de euros al 31 de diciembre de 2011). De dicho importe, 104 millones de euros (107 millones de euros al 31 de diciembre de 2011) corresponden a planes de prestación definida del Grupo Amey en el Reino Unido.

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA	Millones de euros	
	2012	2011
<b>Pasivo reconocido en balance</b>		
Obligación al cierre del ejercicio	748	670
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	643	563
<b>Déficit de pensiones Grupo Amey</b>	<b>105</b>	<b>107</b>

El Grupo Amey tiene 9 planes de prestación definida cubriendo un total de 6.882 trabajadores y 24 planes de aportación definida cubriendo un total de 4.499 empleados. Los movimientos más significativos durante 2012 que provocan una mejora del déficit de 3 millones de euros son:

- Impacto por pérdidas y ganancias actuariales de -28 millones de euros que supone un aumento del déficit de pensiones (mayor pasivo): Por la parte de las obligaciones se produce el empeoramiento de hipótesis actuariales como la disminución de la tasa de descuento y el aumento de la tasa de inflación. Este efecto negativo se compensa por las ganancias en el rendimiento de los activos afectos a los planes de pensiones como consecuencia de la evolución positiva de los mercados asociados a estos. Se incluye un mayor detalle en el apartado a) de la presente nota.
- Contribuciones realizadas por la empresa a los planes de pensiones por importe de +28 millones de euros que supone una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo). Las aportaciones ordinarias ascendieron a 6 millones de euros mientras que las aportaciones extraordinarias destinadas a mejorar el déficit de pensiones fueron de 22 millones de euros.
- Impacto positivo en pérdidas y ganancias por importe de 7 millones de euros que suponen una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo) y que se detalla en el apartado b) de la presente nota.

Adicionalmente y sin efecto en el déficit de pensiones, existen reducciones y liquidaciones como consecuencia del pago de las obligaciones contraídas con los trabajadores que suponen por tanto una disminución de la obligación al cierre del ejercicio y una reducción por el mismo importe de los activos afectos. Durante el ejercicio 2012 dichas reducciones y liquidaciones ascendieron a 22 millones de euros.

#### a) Pérdidas y ganancias actuariales reconocidas en reservas:

La actualización de las hipótesis actuariales de los planes de pensiones de prestación definida de Grupo Amey se recogen directamente contra patrimonio y se presentan resumidos en la siguiente tabla antes de impuestos:

	Millones de euros	
	2012	2011
Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones	-45	-37
Ganancias/pérdidas actuariales en activos por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio y la rentabilidad real	17	-35
Otros impactos en Patrimonio	0	0
<b>Impacto en patrimonio reconocido</b>	<b>-28</b>	<b>-72</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

A continuación se presenta tabla resumen con las principales hipótesis actuariales asumidas en el cálculo de las obligaciones por planes de pensiones de prestación definida:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA	2012	2011
<b>Principales hipótesis</b>		
Incremento salarial	4,00%	2,5% / 3,95% / 4,45%
Tasa de descuento	4,60%	4,70%
Tasa inflación esperada	3,00%	2,95%
Rentabilidad esperada activos	2,6%-8,0%	2,7%-8,0%
Mortalidad (años)	84,0-91,0	84,2-90,9

Las hipótesis de mortalidad utilizadas para el Grupo Amey en el cálculo de las obligaciones por pensiones están basadas en las Tablas Actuariales de Mortalidad, y viene a ser el equivalente a estimar una esperanza de vida de entre 84 y 91 años.

En cuanto a los activos afectos a los planes de pensiones de prestación definida, se presenta a continuación una tabla resumen de su composición por tipos de activos a valor razonable así como su rentabilidad esperada en porcentaje para los ejercicios 2012 y 2011:

	Amey Ltd Group			
	Eur	%	Eur	%
<b>Activos afectos al plan (Valor razonable)</b>				
Instrumentos de capital	335	8,00%	336	8,00%
Instrumentos de deuda	209	2,7%-4,6%	175	2,8%-4,7%
Inmuebles	35	7,50%	29	7,50%
Efectivo y Otros	65	2,60%	22	2,70%
<b>Total activos afectos al plan</b>	<b>643</b>		<b>563</b>	

Para la determinación de la rentabilidad esperada de los activos afectos al plan de Grupo Amey, los actuarios han seguido los siguientes criterios:

**Instrumentos de capital:** una rentabilidad prevista del 8,00%.

**Instrumentos de deuda:** Para determinar esta rentabilidad se basan en la rentabilidad de la deuda soberana y la rentabilidad de la deuda de los bonos corporativos que componen el plan.

**Inmuebles:** rentabilidad prevista inferior en un 0,5% a la rentabilidad de los instrumentos de capital.

**Efectivo y otros:** Rentabilidad a largo plazo disponible para los swaps.

No existen activos financieros emitidos por la propia sociedad o inmuebles ocupados por esta.

**b) Impactos en pérdidas y ganancias:**

El detalle del impacto que los planes de prestación definida tienen en la cuenta de resultados, se presenta a continuación:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA	Millones de euros	
	2012	2011
<b>Impacto en resultados antes impuestos</b>		
Coste de los servicios del ejercicio corriente	-7	-10
Coste por intereses	-32	-33
Rendimiento esperado de los activos	38	38
Otros	7	18
<b>Total incluido en cuenta de resultados</b>	<b>7</b>	<b>13</b>

La línea de "Otros" del impacto en resultados antes de impuestos recoge el ingreso generado por importe de 7 millones de euros como consecuencia de la restimación de la deuda por pensiones de uno de los planes del grupo a 31 de diciembre de 2011 y con efectos a partir de 1 de enero de 2012, asumiendo un incremento de las pensiones del RPI al 1% en lugar de un RPI al 1,5%.

**c) Revisiones actuariales completas:**

En el Grupo Amey se realizan valoraciones actuariales completas cada tres años, dependiendo del plan, las últimas revisiones finalizaron en abril de 2011. En base a dicha revisión, se han reducido las aportaciones extraordinarias a aportar para los próximos años.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

Para el ejercicio 2013 las aportaciones ordinarias acordadas con los fideicomisarios han ascendido a 5 millones de euros. Mientras que las contribuciones extraordinarias pasarán de 22 millones de euros en 2012 a 17 millones de euros en 2013.

**d) Análisis de Sensibilidades:**

En cuanto al análisis de sensibilidades, se adjunta el impacto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias y Fondos Propios, de una variación en la Tasa de Descuento de 50 puntos básicos.

Análisis de sensibilidad Tasa de Descuento (+ / - 50.p.b)	Impacto anual en pérdidas y ganancias		Impacto anual Fondos Propios	
	Antes impuestos	Después impuestos	Antes impuestos	Después impuestos
+ 50 p.b.		3	86	66
- 50 p.b.		-3	-86	-66

**17. Provisiones**

A continuación se detalla el saldo de provisiones a largo y corto plazo para 2012 y 2011:

Movimientos	Millones de euros						
	Vertederos	Expropiaciones	Reposición y mejora CINIIF 12	Provisiones para pleitos e impuestos	TOTAL PROVISIONES A LARGO PLAZO	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL PROVISIONES
<b>Saldo al 1 de enero de 2012</b>	83	421	73	434	<b>1.010</b>	<b>501</b>	<b>1.511</b>
Cargo / (abono) a la cuenta de resultados	4	-33	16	94	81	-85	-5
Trasposos y otros	1	0	0	75	76	0	76
Aplicado durante el ejercicio	0	0	0	-2	-2	-15	-17
Diferencias de cambio	0	0	0	1	1	14	16
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2012</b>	<b>88</b>	<b>388</b>	<b>89</b>	<b>601</b>	<b>1.166</b>	<b>415</b>	<b>1.581</b>

**Provisión vertederos**

Dentro de este epígrafe se recogen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados por el Grupo Cespa. La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha.

**Provisión expropiaciones**

Corresponde principalmente a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, por importe de 388 millones de euros (fundamentalmente R4, 345 millones de euros), según se explica en la Nota 22.

**Provisión para reposición CINIIF 12**

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (2.5.2). El saldo de este epígrafe es de 89 millones de euros a diciembre de 2012, de los cuales 76 millones de euros corresponden a la división de autopistas.

**Provisiones para pleitos y reclamaciones de carácter fiscal**

Se registran en este epígrafe principalmente las provisiones por pleitos y litigios (164 millones de euros, 142 millones de euros a diciembre 2011), así como las provisiones por reclamaciones de carácter fiscal (269 millones de euros, 174 millones de euros a diciembre 2011).

En cuanto a las provisiones por pleitos y litigios, corresponden fundamentalmente a la división de construcción, por importe de 157 millones de euros (134 millones de euros) para hacer frente a posibles responsabilidades derivadas de los contratos de obra.

En cuanto a las provisiones por reclamaciones de carácter fiscal, la variación más significativa se produce por el registro en Ferrovia S.A. de una provisión por actas del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2006, por importe de 95 millones de euros.

Adicionalmente en este epígrafe se incluyen provisiones por importe de 168 millones de euros (116 millones a diciembre de 2011), correspondientes fundamentalmente a deterioros de determinados activos.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**Provisiones a corto plazo**

Corresponde principalmente a la División de Construcción, por provisiones para terminación, retirada y pérdidas de obra por importe de 368 millones de euros (440 millones de euros a 2011).

**18. Posición neta de tesorería**

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería, separando las sociedades proyecto y el resto de sociedades. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluídas en tesorería y equivalentes (incluida la caja restringida a corto plazo) y la caja restringida a largo plazo de proyectos de infraestructuras, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

POSICIÓN NETA TESORERÍA	Deuda bancaria	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	Intragrupo	TOTAL
EX PROYECTOS	-1.233	2.735	1.503	-13	1.489
SOCIEDADES PROYECTOS	-6.993	385	-6.608	13	-6.595
<b>TOTAL</b>	<b>-8.225</b>	<b>3.120</b>	<b>-5.106</b>	<b>0</b>	<b>-5.106</b>

**18.1. Proyectos de infraestructuras**

**A) Tesorería y equivalentes y caja restringida.**

Como ya se ha indicado en la Nota relativa a riesgos financieros, los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros.

Se produce una variación global en la caja restringida de -242 millones de euros con respecto a diciembre de 2011. Las principales variaciones en la caja restringida se producen tanto en la sociedad LBJ Infrastructure Group como en la sociedad NTE Mobility Partners por la pignoración de fondos provenientes de la emisión de bonos de los que se ha ido disponiendo para la financiación de la construcción, ver Nota 10, donde la caja restringida a largo plazo ha pasado de 178 a 18 millones de euros y de 81 a 2 millones de euros, respectivamente, del 31 de diciembre de 2011 al 31 de diciembre de 2012.

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**B) Deuda de proyectos de infraestructuras**

**B.1) Desglose por proyectos, variaciones significativas en el ejercicio y principales características de la deuda**

A continuación se presenta el desglose de la deuda por proyectos, la separación entre bonos y deuda bancaria, corto y largo plazo y las variaciones en el ejercicio.

Datos millones de euros	31.12.2012			31.12.2011			Variación 2012 - 2011		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
<b>LARGO PLAZO</b>	<b>1.899</b>	<b>3.926</b>	<b>5.825</b>	<b>1.918</b>	<b>3.585</b>	<b>5.503</b>	<b>-19</b>	<b>341</b>	<b>322</b>
Autopistas Americanas	1.800	1.316	3.117	1.819	974	2.793	-19	342	324
Autopistas Españolas		1.139	1.139		1.135	1.135		4	4
Autopistas Portuguesas	99	716	815	99	713	812		3	3
Resto de Autopistas		337	337		350	350		-13	-13
Construcción		152	152		154	154		-2	-2
Servicios		266	266		259	259		7	7
<b>CORTO PLAZO</b>	<b>0</b>	<b>1.167</b>	<b>1.167</b>	<b>2</b>	<b>1.143</b>	<b>1.146</b>	<b>-2</b>	<b>24</b>	<b>22</b>
Autopistas Españolas		1.115	1.115		1.085	1.085		30	30
Resto		52	52	2	59	61	-2	-7	-9
<b>TOTAL</b>	<b>1.899</b>	<b>5.093</b>	<b>6.992</b>	<b>1.920</b>	<b>4.729</b>	<b>6.649</b>	<b>-21</b>	<b>364</b>	<b>344</b>

La deuda de proyectos de infraestructura se incrementa en 344 millones de euros con respecto a diciembre de 2011, variación que se produce fundamentalmente en las autopistas americanas por las siguientes razones:

- Mayor disposición de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2012 por 364 millones de euros, de los cuales 146 millones de euros corresponden a la autopista LBJ; 124 millones de euros en la autopista SH - 130 y 94 millones de euros en North Tarrant Express Managed Lanes - NTE, las cuales cuentan entre otros, con tramos de deuda TIFIA para financiar parte de las construcciones en curso.

- La mayor disposición de la deuda se ha visto compensada por la apreciación del euro frente al dólar americano, que ha supuesto un menor endeudamiento por 57 millones de euros a 31 de diciembre de 2012.

A continuación se presenta un resumen de las principales características de la deuda de cada uno de los proyectos:

**Autopistas Americanas**

Chicago Skyway

La sociedad concesionaria esta financiada mediante una emisión de bonos senior garantizados por Assured Guaranty consistente en: (i) una serie A por importe de 439 millones de USD y fecha de vencimiento en el año 2017, (ii) una serie B por importe de 961 millones de USD con vencimiento final en el año 2026. Adicionalmente, posee financiación sindicada bancaria subordinada por un importe dispuesto a 31 de diciembre de 2012 de 166 millones de USD vigente hasta el año 2035.

SH-130

Financiación bancaria sindicada en tres tramos: Tramo A para financiar parte de la construcción por importe de 686 millones de USD, dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2012 con vencimiento final en 2038; un Tramo B de liquidez que asciende a 35 millones de USD dispuesto en 12 millones de USD; y un Tramo C, no dispuesto, que asciende a 29,1 millones de USD, ambos con vencimiento final en el año 2038. Además, cuenta con un tramo de deuda TIFIA dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2012 para financiar parte de la construcción por 482,6 millones de USD con vencimiento final en el año 2047.

North Tarrant Express Managed Lanes - NTE

La financiación del proyecto se realiza a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 400 millones de USD con vencimiento final en 2039. Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 650 millones de USD con un perfil de repago a 35 años desde la entrada en explotación, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2012 asciende a 186 millones de USD.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

LBJ

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 615 millones de USD con vencimiento final en 2040. Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de USD con un perfil de repago a 35 años desde la puesta en operación, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2012 asciende a 275 millones de USD.

**Autopistas Españolas**

Ausol I y II

La deuda se estructura en dos préstamos sindicados (i) AUSOL I con un nocional de 360 millones de euros, (ii) AUSOL II con un nocional de 126 millones de euros ambos con vencimiento en 2016.

Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

Tras la refinanciación en 2008 mediante estructuración sindicada, la sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros respectivamente. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035, lo que elimina el riesgo de financiación futura ya que la deuda es a término. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 92 millones de euros de la que ha dispuesto 52 millones de euros.

Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur

La deuda neta asociada a este activo asciende a 582 millones de euros. Dicho sociedad se encuentra desde el pasado 14 de septiembre en concurso de acreedores, tal y como se indica en la nota de pasivos contingentes.

Inversora A. Levante / A. Madrid Levante

La deuda neta asociada a este activo asciende a 532 millones de euros de los cuales 9 millones de euros son intereses capitalizados. Dicho sociedad se encuentra desde el pasado 19 de octubre en concurso de acreedores, como se indica en la nota de pasivos contingentes.

**Autopistas Portuguesas**

Euroscut Algarve

Operación estructurada en dos tramos garantizados por Syncora Guarantee Inc; bonos por importe de 101 millones de euros con vencimiento final en 2027 y tramo de deuda BEI por importe de 120 millones de euros y vencimiento final en 2025.

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada por importe de 358 millones de euros con vencimiento final en 2033, cuyo importe dispuesto a 31/12/2012 asciende a 347 millones de euros.

Euroscut Norte Litoral

Estructura financiera basada en un préstamo sindicado por un importe vivo de 282 millones de euros, con vencimiento final en el año 2016.

**Resto Autopistas**

Eurolink M4-M6

Su financiación se estructura en un préstamo del BEI por importe vigente de 91 millones de euros y vencimiento final en el año 2027, así como una financiación bancaria por importe de 48 millones de euros con vencimiento final en el año 2027. Tiene otorgadas diversas líneas para afrontar pagos de IVA, costes operativos y pago de intereses no dispuestas en la actualidad y por un importe total de 14 millones de euros.

Eurolink M3

Sindicado bancario cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2012 es de 221 millones de euros con vencimiento en 2025. Su estructura financiera esta basada en una financiación de 265 millones de euros y cuyo vencimiento final se producirá en 2025. Asimismo, existen líneas de crédito no dispuestas en la actualidad por importe total de 29 millones de euros.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**B.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura**

	Divisa	Valor razonable 2012	Valor razonable 2011	Saldo contable 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 o más	Total vencimientos
<b>Obligaciones proyectos de Infraestructuras</b>		<b>2.069</b>	<b>1.968</b>	<b>1.899</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>333</b>	<b>1.597</b>	<b>1.931</b>
<b>Autopistas</b>		<b>2.069</b>	<b>1.968</b>	<b>1.899</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>333</b>	<b>1.597</b>	<b>1.931</b>
	USD	1.949	1.867	1.800	0	0	0	0	333	1.497	1.830
	EUR	120	101	99	0	0	1	0	1	100	101
<b>Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras</b>		<b>5.117</b>	<b>4.764</b>	<b>5.093</b>	<b>42</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>583</b>	<b>62</b>	<b>3.231</b>	<b>4.042</b>
<b>Autopistas</b>		<b>4.692</b>	<b>4.337</b>	<b>4.668</b>	<b>30</b>	<b>39</b>	<b>48</b>	<b>541</b>	<b>52</b>	<b>2.915</b>	<b>3.624</b>
	USD	1.325	983	1.325	0	0	0	0	0	1.361	1.361
	EUR	3.366	3.355	3.342	30	39	48	541	52	1.554	2.263
<b>Construcción</b>		<b>153</b>	<b>155</b>	<b>153</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>127</b>	<b>141</b>
	EUR	153	155	153	2	2	3	5	2	127	141
<b>Servicios</b>		<b>273</b>	<b>271</b>	<b>273</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>189</b>	<b>277</b>
	GBP	70	202	70	1	1	2	2	3	63	71
	EUR	203	70	203	9	18	12	35	6	127	206
<b>Total deuda financiera proyectos de infraestructuras</b>		<b>7.186</b>	<b>6.732</b>	<b>6.993</b>	<b>42</b>	<b>60</b>	<b>65</b>	<b>583</b>	<b>395</b>	<b>4.828</b>	<b>5.973</b>

Respecto a los vencimientos de la deuda de autopistas con entidades de crédito denominada en euros, que aparecen en la tabla anterior, no figuran los saldos correspondientes a las sociedades R4 y Madrid Levante (por importe de 581 y 522 millones de euros respectivamente) porque, como se ha mencionado anteriormente, se encuentran en concurso de acreedores, habiendo vencido sus deudas durante el ejercicio 2012.

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2012 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses. El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizadas en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.
- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable por lo que se incluye este último.

**B.3) Exposiciones al riesgo de tipos de interés de la deuda de proyectos de infraestructuras**

Tal y como se indica en la Nota 3 Gestión de riesgo financiero y de capital en su punto 3.1 (exposición a variaciones de tipo de interés), el Grupo Ferrovial tiende a mantener un porcentaje de la deuda vinculadas a tipos de interés fijo, bien mediante su contratación a origen, bien mediante su cobertura a través de derivados financieros. En dicha nota se puede consultar el detalle del porcentaje de deuda expuesto a variaciones de tipo de interés. A 31 de diciembre de 2012, un 87% de la deuda de proyectos de infraestructuras está cubierta ante variaciones de los tipos de interés.

Los saldos de la deuda cubierta por IRS (Interest rate swaps) son derivados que intervienen convirtiendo la deuda bancaria con interés variable a tipo de interés fijo y cuyo detalle puede consultarse en la Nota 11.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

**B.4) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras**

A continuación se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

	2012				2011			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda Contable	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda Contable
<b>Autopistas</b>	<b>7.579</b>	<b>6.658</b>	<b>920</b>	<b>6.567</b>	<b>7.644</b>	<b>6.332</b>	<b>1.311</b>	<b>6.222</b>
Autopistas Estados Unidos	4.017	3.191	826	3.126	4.073	2.888	1.185	2.802
Autopistas Españolas	2.298	2.258	40	2.253	2.270	2.225	45	2.219
Resto de autopistas	1.263	1.209	54	1.188	1.301	1.220	81	1.202
<b>Construcción</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>0</b>	<b>153</b>	<b>146</b>	<b>146</b>	<b>0</b>	<b>155</b>
<b>Servicios</b>	<b>287</b>	<b>277</b>	<b>9</b>	<b>273</b>	<b>299</b>	<b>277</b>	<b>22</b>	<b>271</b>
<b>Total deuda financiera</b>	<b>8.006</b>	<b>7.076</b>	<b>930</b>	<b>6.993</b>	<b>8.089</b>	<b>6.756</b>	<b>1.333</b>	<b>6.649</b>

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2012 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

De los 930 millones disponibles (1.333 millones a 31 de diciembre de 2011), 826 millones corresponden fundamentalmente a deudas no dispuestas para financiar autopistas en construcción en Estados Unidos.

**B.5) Garantías y covenants de la deuda de autopistas**

La deuda de autopistas es deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a estos proyectos se describen en la nota 22 de pasivos contingentes.

Las condiciones financieras (en cuanto a los tipos de interés aplicables) de la deuda relacionada en autopistas, se encuentran supeditadas al cumplimiento de determinados ratios relacionados con magnitudes financieras como Resultado bruto de explotación (EBITDA), Deuda neta y Fondos Propios consolidados. En general, las financiaciones mencionadas incluyen, como paquete de garantías para los prestamistas, la pignoración de los activos de la Sociedad Concesionaria (derechos de créditos sobre contratos de seguro, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc...). En algunos casos se incluye como garantía, la prenda sobre las acciones de la Sociedad Concesionaria.

Adicionalmente la mayoría de los contratos incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las entidades de crédito para asegurarse de que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominadas *covenants*.

A fecha 31 de diciembre de 2012 todas las sociedades concesionarias de autopistas cumplen con los *covenants* vigentes, excepto por los referentes a las autopistas R4 y Madrid Levante por encontrarse la deuda vencida ya que se encuentran en proceso de concurso de acreedores tal y como se comenta en la nota 22.

**18.2. Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras**

**A) Deuda excluidos proyectos de infraestructuras**

**A.1) Desglose entre saldos a corto y a largo plazo, variación en el ejercicio y principales características**

Millones de euros	2.012			2.011			Variación 2012-2011
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Deuda Corporativa	1.008	0	1.008	1.004	3	1.007	1
Resto	164	63	226	187	67	254	-28
<b>Total deudas financieras excluidos proyectos de infraestructuras</b>	<b>1.171</b>	<b>63</b>	<b>1.234</b>	<b>1.191</b>	<b>70</b>	<b>1.261</b>	<b>-27</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

**Deuda corporativa**

El principal componente de la deuda excluido proyectos de infraestructuras corresponde al préstamo sindicado de Ferrovial S.A con 32 entidades (nacionales e internacionales), por importe de 1.020 millones de euros con vencimiento en 2015. El tipo de interés aplicable es el EURIBOR más un margen, estando expuesta a variaciones en los tipos de interés. No obstante, esta deuda está cubierta en un 29%, mediante un derivado de tipo de interés de 300 ME de notional.

En relación a dicha deuda, Ferrovial S.A. se compromete a cumplir con las siguientes obligaciones financieras durante la vigencia de la financiación, que serán medidas semestralmente:

- i. Que el ratio de Deuda Financiera Neta / EBITDA del grupo no supere determinados niveles preestablecidos.
- ii. Que el Ratio EBITDA/Gastos Financieros Netos del grupo no sea inferior a determinados niveles preestablecidos.

Al efecto del cumplimiento de los citados ratios se entiende por grupo, las sociedades que forman parte del grupo consolidado excluidos los proyectos de infraestructuras así como otras sociedades principalmente, Amey, Budimex, Webber y BNI.

A 31 de Diciembre de 2012, la sociedad matriz cumple con ambos ratios.

Como se menciona en la nota de hechos posteriores al cierre, el pasado 30 de enero se emitió un bono corporativo por un importe efectivo de 496 ME. El importe de dicho bono se ha aplicado en su totalidad a cancelar parcialmente el préstamo sindicado en dicha cuantía.

**Resto**

La deuda que en la tabla anterior figura en la línea de Resto corresponde fundamentalmente a créditos bancarios en Amey y Cespa, en la división de Servicios, y a préstamos y leasing financiero en la división de Construcción.

**A.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras**

Deuda financiera	Divisa	Valor razonable 2012	Saldo contable 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 o más	Total vencimientos
<b>Deuda Corporativa</b>		<b>1.006</b>	<b>1.006</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>929</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.020</b>
	EUR	1.006	1.006	0	90	929	0	0	0	1.020
<b>Resto</b>		<b>226</b>	<b>226</b>	<b>58</b>	<b>21</b>	<b>98</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>210</b>
	EUR	87	87	24	9	11	9	11	5	70
	GBP	118	118	33	0	86	0	0	0	120
	USD	1	1	0	0	0	0	0	0	0
	PLZ	20	20	0	12	1	7	1	0	21
<b>Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras</b>		<b>1.233</b>	<b>1.233</b>	<b>58</b>	<b>111</b>	<b>1.028</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>1.230</b>

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2012 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de la deuda bancaria excluidos proyectos de infraestructuras coincide con el saldo contable, debido a que son deudas referenciadas a tipo de interés de mercado variable, por lo que las variaciones en los tipos de interés de referencia no afectan a su valor razonable. El total del valor razonable de las deudas bancarias excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2012 asciende a 1.233 millones de euros (1.261 millones de euros a 31 de diciembre de 2011).

Respecto a los vencimientos de 2013 ascienden a 58 millones de euros y corresponden fundamentalmente a Amey y Cespa en la división de Servicios. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.



**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**A.3) Información sobre límites y disponible**

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

	2012			Deuda consolidada
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	
Deuda Corporativa	1.792	1.020	772	1.006
Resto	456	210	245	226
<b>Total deuda financiera</b>	<b>2.247</b>	<b>1.230</b>	<b>1.017</b>	<b>1.233</b>

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2012 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

Dentro del saldo disponible de la deuda corporativa se incluye la renovación de la línea de circulante por 541 millones de euros, que sigue sin disponer, con vencimiento en 2015, y dos créditos bilaterales por 220 ME, formalizados con dos entidades distintas, ambos sin disponer y con vencimientos en diciembre 2013 y septiembre 2014.

En el ejercicio 2011, el saldo de la deuda financiera disponible era muy similar a la del presente ejercicio (1.109 millones de euros).

**A.4) Rating corporativo**

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch han emitido su opinión sobre la calificación financiera de Ferrovial a diciembre 2012, en ambos casos BBB- con perspectiva estable y, por tanto, dentro de la categoría de "Grado de inversión".

**19. Otras deudas a largo plazo**

En este epígrafe se recogen principalmente los préstamos participativos concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por importe de 155 millones de euros (163 millones de euros a 31 de diciembre de 2011), de los cuales 111 millones corresponden a la división de Autopistas y 33 a la división de Servicios.

**20. Deudas por operaciones de tráfico****a) Acreedores comerciales**

A continuación se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2012 y 2011:

CONCEPTOS	Saldos al 31/12/2012	Saldos al 31/12/2011	Variación 2012-2011
Acreedores comerciales	1.777	2.188	-411
Obra certificada por anticipado (Nota 13.c)	509	658	-149
Anticipos de clientes (Nota 13.c)	128	158	-30
Retenciones realizadas a proveedores	234	219	15
<b>Total Acreedores comerciales</b>	<b>2.648</b>	<b>3.223</b>	<b>-575</b>

La variación más significativa se produce en el epígrafe de acreedores comerciales, que experimenta una disminución de 411 millones de euros respecto al importe registrado a diciembre 2011, de los cuales 327 corresponden a la división de construcción y 38 a la división de Servicios. Ambas disminuciones se deben fundamentalmente a la disminución de actividad en España (-302 millones en Construcción, -38 millones en Servicios).

El importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

En la tabla adjunta se presenta la información relativa a los aplazamientos de pago efectuados a proveedores, conforme a lo establecido en la resolución del ICAC de 29 de diciembre de 2010, que desarrolla la obligación de información establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010 de 5 de Julio sobre medidas de lucha contra la morosidad en operaciones comerciales.

	Millones de euros		
	31/12/2012	31/12/2011	Variación
Dentro del plazo máximo legal	1.462	1.797	-335
Resto	74	67	7
<b>TOTAL</b>	<b>1.535</b>	<b>1.863</b>	<b>-328</b>
PMPE	47	70	-23
Aplazamiento	8	7	0

Por PMPE se entiende "Plazo medio ponderado excedido de pagos", es decir el importe resultante del cociente formado en el numerador por el sumatorio de los productos de cada uno de los pagos a proveedores realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al respectivo plazo legal de pago y el número de días de aplazamiento excedido del respectivo plazo, y en el denominador por el importe total de los pagos realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

En "Resto" se encuentran aquellos pagos que exceden el plazo máximo legal.

En la línea de Aplazamiento se incluye el importe del saldo pendiente de pago a proveedores que al cierre del ejercicio acumule un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

**b) Otras deudas no comerciales**

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

CONCEPTOS	Saldos al 31/12/2012	Saldos al 31/12/2011	Variación 2012-2011
Remuneraciones pendientes de pago	154	167	-13
Deudas con Hacienda Pública	290	303	-13
Otros acreedores	105	139	-33
<b>Total Otras deudas no comerciales</b>	<b>549</b>	<b>608</b>	<b>-59</b>

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 154 millones de euros. Por otro lado en la línea "Deudas con Hacienda Pública" se recogen las deudas con Hacienda Pública por impuestos distintos del Impuesto de Sociedades, fundamentalmente IVA y Seguridad Social.

Finalmente en la línea de otros acreedores se recogen fundamentalmente las retenciones por rendimientos sobre el capital mobiliario sobre el dividendo pagado el paso mes de diciembre, por importe de 85 millones de euros, que han sido pagados en enero de 2013 (ver nota 14).

**21. Situación fiscal****21.1 Conciliación entre el gasto por impuesto de sociedades y el beneficio antes de impuestos:**

A continuación se presenta la conciliación entre el gasto por impuesto de sociedades, detallado por conceptos, y el beneficio antes de impuestos para 2012 y 2011:

Debido a la importancia de la actividad del Grupo en España, Reino Unido, y Estados Unidos se detalla a continuación la mencionada conciliación para dichos países:

	Millones de euros				
	2012				
	España	Reino Unido	EE.UU.	Resto países	Total
Tipo impositivo del país	30%	25%	38%	25%	
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>204</b>	<b>447</b>	<b>-10</b>	<b>113</b>	<b>754</b>
Resultado sociedades puesta en equivalencia	-6	-236	0	-41	-284
<b>Beneficio ajustado por puesta en equivalencia</b>	<b>198</b>	<b>211</b>	<b>-10</b>	<b>71</b>	<b>470</b>
Diferencias permanentes	-8	-120	33	2	-92
Otros	58	8	0	17	83
<b>Resultado fiscal</b>	<b>248</b>	<b>99</b>	<b>23</b>	<b>91</b>	<b>461</b>
<b>Gasto por impuesto del ejercicio</b>	<b>74</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>130</b>
<b>Tipo efectivo devengado</b>	<b>37%</b>	<b>11%</b>	<b>N/A</b>	<b>32%</b>	<b>28%</b>
Regularización de impuesto ejercicios anteriores					-23
<b>Gasto por impuesto total</b>					<b>108</b>
<b>Tipo efectivo total sobre beneficio ajustado por puesta en equivalencia</b>					<b>23%</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

El Impuesto sobre Sociedades registrado por Ferrovial en su cuenta de resultados representa un gasto de 108 millones de euros y una tasa impositiva efectiva del 23%, respecto del resultado contable positivo generado, una vez ajustado por los resultados de las sociedades integrados por puesta en equivalencia (que conforme a la normativa contable se presenta ya neto de su impacto fiscal).

Para entender dicha cifra es necesario considerar una serie de conceptos incluidos en la línea de resultado antes de impuestos que no generan tributación:

1. Diferencias permanentes: Corresponden a resultados, bien sean positivos o negativos, que no están sujetos a tributación o que no generan un gasto deducible:

- Reino Unido: Corresponden fundamentalmente a la exención de la plusvalía por importe de 115 millones de euros proveniente de las ventas en agosto y octubre de 2012 del 10,62% y 5,72% respectivamente de la participación mantenida sobre HAH por importe de 607 y 319 millones de euros, tal y como se comenta en la nota 1.2 de la presente memoria relativa a cambios de perímetro.

- Estados Unidos: Se ajusta el resultado atribuible a socios externos de determinadas sociedades que tributan mediante transparencia fiscal, formula mediante la cual son sus sociedades matrices las que liquidan los impuestos de sus filiales a porcentaje de control.

2. Otros conceptos: Corresponde principalmente al impacto que se genera en España al no activar el crédito fiscal procedente de las pérdidas obtenidas en el año por las autopistas R4 y Ocaña-La Roda, por importe de 54 millones de euros.

Ajustando estos conceptos se llegaría a lo que se denomina resultado fiscal por un importe de 461 millones de euros que aplicando la tasa efectiva para cada uno de los países nos daría un gasto por impuesto sobre sociedades de 130 millones de euros y una tasa efectiva media del 28%.

En la siguiente tabla se muestra la conciliación del impuesto de sociedades para el ejercicio 2011:

	Millones de euros				
	2011				
	España	Reino Unido	EE.UU.	Resto países	Total
Tipo impositivo del país	30%	27%	40%	24%	
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>241</b>	<b>113</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>440</b>
Resultado sociedades puesta en equivalencia	2	7	0	-29	-20
<b>Beneficio ajustado por puesta en equivalencia</b>	<b>242</b>	<b>119</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>421</b>
Diferencias permanentes	-190	-7	-4	51	-150
Otros	11	-14	26	34	57
<b>Resultado fiscal</b>	<b>64</b>	<b>99</b>	<b>21</b>	<b>143</b>	<b>327</b>
<b>Gasto por impuesto del ejercicio</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>35</b>	<b>88</b>
<b>Tipo efectivo devengado sobre el resultado fiscal</b>	<b>8%</b>	<b>22%</b>	<b>N/A</b>	<b>60%</b>	<b>27%</b>
Regularización de impuesto ejercicios anteriores					-27
<b>Gasto por impuesto total</b>					<b>61</b>
<b>Tipo efectivo total sobre beneficio ajustado por puesta en equivalencia</b>					<b>15%</b>

**21.2 Diferencia entre el impuesto diferido y el impuesto corriente:**

Se presenta a continuación el detalle del impuesto devengado correspondiente al ejercicio 2012 y 2011 diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente del mismo y al impuesto diferido:

	Millones de euros	
	2012	2011
Gasto por impuesto del ejercicio	130	88
Gasto por impuesto diferido	83	39
Gasto por impuesto corriente	47	49
Regularización de impuesto ej. anteriores	-23	-27
<b>Gasto por impuesto TOTAL</b>	<b>108</b>	<b>61</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**21.3 Movimiento de activos y pasivos diferidos:**

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2012:

Millones euros	Balance		Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance
	01/01/2012	Trasposos					
<b>Diferidos de Activo</b>							
Créditos fiscales	807	-160	3	29	0	-2	677
Dif. criterio fiscal/contable	508	79	-82	-72	-12	9	431
Dif. valoraciones patrimonio	658	-144	-18	-28	9	-4	474
Otros conceptos	46	4	-25	6	0	-2	28
<b>Total</b>	<b>2.018</b>	<b>-221</b>	<b>-122</b>	<b>-65</b>	<b>-3</b>	<b>2</b>	<b>1.609</b>

Millones euros	Balance		Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance
	01/01/2012	Trasposos					
<b>Diferidos de Pasivo</b>							
Diferidos fondo de comercio	171	7	0	4	0	2	184
Dif. valoraciones patrimonio	37	-13	0	1	11	0	36
Dif. criterio fiscal/contable	934	-79	-173	9	107	-2	795
Otros conceptos	156	-111	16	5	0	0	66
<b>Total</b>	<b>1.298</b>	<b>-197</b>	<b>-157</b>	<b>18</b>	<b>118</b>	<b>-1</b>	<b>1.080</b>

Los impuestos diferidos existentes a 31 de Diciembre de 2012 provienen fundamentalmente de:

**a) Créditos fiscales por impuestos**

Corresponden a créditos fiscales que todavía no han sido utilizados por las sociedades del grupo. Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes sino solo aquellos que conforme a las proyecciones de la compañía se consideran que se van a poder utilizar antes de que venza el periodo de prescripción. El saldo total activado alcanza los 677 millones de euros, de los cuales 618 millones corresponden a bases imponibles negativas activadas y el resto a deducciones pendientes de aplicar. A continuación se presenta un detalle del total de bases imponibles negativas pendientes de compensar, desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado en base a los modelos de recuperación:

País	Millones de euros			
	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	1.538	2026-2030	462	462
Resto de España	763	2019-2030	229	4
Estados Unidos	1.229	2026-2033	488	136
Resto	193	2013-No prescriben	41	16
<b>Total</b>	<b>3.723</b>		<b>1.220</b>	<b>618</b>

Además, Ferrovial tiene acreditadas deducciones por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2012 por importe de 217 millones de euros (166 millones en 2011) de los cuales se encuentran activados 59 millones de euros.

Se ha realizado un modelo con el fin de analizar la recuperación de los créditos fiscales del Consolidado Fiscal de Ferrovial en España, y poder contrastar con los que están contablemente activados. Este modelo considera los cambios en la legislación fiscal española anunciados en los últimos meses y se han actualizado las proyecciones futuras. Según este modelo se recuperan antes de que prescriban la totalidad de los créditos fiscales generados por bases imponibles negativas y 59 millones de euros de créditos por deducciones, por lo que se mantiene su activación en el Balance.

Además se ha elaborado un modelo con el fin de analizar la recuperación de los créditos fiscales de Cintra en USA. Es importante señalar que todas las autopistas tributan en un régimen de transparencia fiscal en Cintra US Corp. para el pago de los impuestos de sociedades, tanto federales como estatales, e impuestos sobre repatriaciones de fondos. El modelo utiliza la información fiscal de cada autopista (principalmente el resultado fiscal según la participación) y analiza la recuperación en función del beneficio fiscal futuro y los periodos de prescripción. Tras realizar diversas sensibilidades, en determinados escenarios no se recuperan todos los créditos fiscales disponibles, por lo que a los efectos del cálculo de la recuperabilidad de los mismos, se ha utilizado el escenario más conservador, reconociendo un activo de 136 millones de euros.

**b) Activos y pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal**

Esta partida corresponde al impacto fiscal generado por el hecho de que el criterio temporal de reconocimiento de determinados gastos o amortizaciones es distinto a efectos contables que fiscales.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos en ejercicios futuros. En sentido contrario un pasivo representa un gasto reconocido fiscalmente de forma más acelerada.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (212 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos, principalmente en la división de construcción (97 millones de euros).
- Diferencias por activación de gastos financieros (64 millones de euros).

Dentro de los pasivos el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Amortizaciones fiscalmente aceleradas (149 millones de euros).
- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (394 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos, principalmente en la división de construcción (48 millones de euros).
- Diferencias entre valores fiscales y contables de sociedades asociadas (142 millones de euros).

**c) Impuestos diferidos por valoración de derivados, fondo de pensiones y diferencias de conversión (diferencias de valoración de patrimonio)**

Este concepto recoge el impacto fiscal acumulado producido por diversas partidas cuyo cambio de valoración se reconoce en reservas. Dicho impacto aparece como activo o pasivo ya que habitualmente no tiene un impacto fiscal directo hasta que ese importe en reservas se reconozca en el resultado.

El saldo que está reconocido en activo corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la hacienda pública en el momento en que se materialicen en resultados, en caso contrario la existencia de un pasivo corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. Es de destacar el importe correspondiente a los diferidos de activo por derivados financieros cuyo importe es de 462 millones de euros.

**d) Impuestos diferidos por fondos de comercio:**

Se recogen los impuestos diferidos originados como consecuencia de la amortización fiscal de los fondos de comercio por importe de 183 millones de euros.

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2011:

Millones euros	Balance 01/01/2011	Desconsolid. HAH	Trasposos	Regularizac. y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2011
<b>Diferidos de Activo</b>								
Créditos fiscales	1.127	-213	-2	-93	-17	0	5	807
Dif. criterio fiscal/contable	496	-112	98	25	2	1	-2	508
Dif. Valoraciones patrim.	93	-93	0	0	0	0	0	0
Otros conceptos	751	-153	-67	-4	-15	129	16	658
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>113</b>	<b>-133</b>	<b>-32</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>	<b>46</b>
<b>Diferidos de Activo</b>	<b>2.526</b>	<b>-458</b>	<b>-104</b>	<b>-104</b>	<b>18</b>	<b>131</b>	<b>10</b>	<b>2.018</b>

Millones euros	Balance 01/01/2011	Desconsolid. HAH	Trasposos	Regularizac. y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2011
<b>Diferidos de Pasivo</b>								
Diferidos fondo de comercio	1.003	-777	0	-74	12	0	7	171
Dif. valoraciones patrim.	130	0	-69	0	0	-20	-3	37
Dif. criterio fiscal/contable	989	-649	294	-3	17	0	4	652
Indust. Building Allow.	1.392	-1.392	0	0	0	0	0	0
Otros conceptos	895	-58	-344	-82	29	-3	1	439
<b>Total</b>	<b>4.409</b>	<b>-2.876</b>	<b>-119</b>	<b>-158</b>	<b>57</b>	<b>-23</b>	<b>8</b>	<b>1.299</b>

**21.4 Ejercicios sujetos a comprobación fiscal**

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva. Los principales procesos de inspección en curso afectan actualmente a las entidades: Ferrovial Servicios, S.A. y Amey UK Plc (comprobación parcial del Impuesto sobre Sociedades 2006), y Ferrovial Agromán, S.A (comprobación de las retenciones sobre IRPF de los ejercicios 2008 a 2011).

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**22. Pasivos contingentes, activos contingentes y compromisos**

**a) Pasivos Contingentes**

**a.1) Aavales**

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes, por su naturaleza inciertos, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus diferentes divisiones de negocio.

Parte de dichos riesgos están cubiertos con contratos de seguros, como seguros de responsabilidad civil o de vicios de construcción.

Para cubrir dicha responsabilidad, el Grupo tiene otorgados avales fundamentalmente a sus clientes. A 31 de diciembre de 2012 el saldo de avales otorgados era de 4.044 millones de euros (4.240 millones de euros en 2011).

A continuación se presenta una tabla del desglose de dicha cifra por áreas de negocio. La partida más significativa es la relativa a la división de construcción 2.881 millones de euros que corresponde fundamentalmente a avales relativos a la responsabilidad de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos de obras requeridos en los procesos de adjudicación.

Millones de euros	2012	2011
Construcción	2.881	3.226
Autopistas	322	328
Servicios	586	543
Aeropuertos	6	7
Resto	248	136
<b>Total</b>	<b>4.044</b>	<b>4.240</b>

**a.2) Litigios**

En determinadas ocasiones dichos pasivos contingentes se materializan en pleitos o litigios sobre los que se reconoce una provisión en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación (ver nota 17). Por lo tanto no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados y que puedan suponer un efecto material adverso.

A continuación se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

**Litigios en relación al negocio de Autopistas**

Autopista R4

Las sociedades que gestionan dicho proyecto mantienen diversos litigios en relación a la valoración de los suelos expropiados para la ejecución de las autopistas. Por este motivo, existe una provisión por importe de 345 Millones de euros a 31 de diciembre de 2012.

Además de los problemas relativos a las expropiaciones, la autopista R4 se ha visto afectada en los últimos ejercicios por reducciones significativas de tráfico. La evolución de ambos factores ha impedido que la deuda relativa a este proyecto, por importe de 345 millones de euros, haya podido ser refinanciada. En esta situación se produjo el vencimiento de la obligación de pago de determinadas indemnizaciones expropiatorias, lo que provocó que las sociedades gestoras del Proyecto incurrieran en situación de insolvencia y determinó la presentación de la solicitud de concurso voluntario de ambas compañías (Autopista Madrid Sur e Inversora de Autopistas del Sur) en fecha 14 de Septiembre de 2012. El Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid mediante Auto de fecha 4 de Octubre de 2012 declaró a ambas sociedades en estado de concurso voluntario.

A 31 de diciembre de 2012 Ferrovial tiene provisionada completamente la inversión en dicho proyecto.

Autopista Madrid Levante

Con fecha 19 de octubre de 2012, debido a la evolución negativa de los tráfico y ante la imposibilidad de afrontar los pagos de su deuda financiera, que asciende a 31 de diciembre de 2012 a 532 millones de euros y que venía a finales de este ejercicio, las dos sociedades gestoras de este proyecto, Autopista Madrid Levante e Inversora Autopistas de Levante, han solicitado la declaración judicial de concurso voluntario de acreedores. El 04 de diciembre de 2012 dicha solicitud fue aceptada por el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid y las sociedades fueron oficialmente declaradas en concurso voluntario de acreedores.

A 31 de diciembre de 2012 Ferrovial tiene provisionada completamente la inversión en dicho proyecto.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**Autopista M-203**

La autopista M-203 es una concesión administrativa de una carretera en la Comunidad de Madrid, cuya obra se encuentra paralizada desde hace varios ejercicios, y que también tiene riesgos de sobrecostes en las expropiaciones. Después de diferentes gestiones para conseguir el reequilibrio económico financiero, la concesionaria ha presentado el pasado 31 de octubre de 2012 una solicitud de resolución de contrato por causa imputable a la Administración concedente, la cual se encuentra pendiente de resolución. Si en el plazo de tres meses no hay respuesta de la Administración, la misma se entenderá desestimada por silencio administrativo, por lo que habrá de iniciarse la vía contencioso administrativa.

**Litigios relacionados con el negocio de Construcción**

La división de Construcción del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos fundamentalmente a posibles defectos en la construcción de las obras realizadas y a reclamaciones por responsabilidad civil.

El importe total provisionado por dichos riesgos a 31 de diciembre de 2012 es de 157 millones de euros (134 en 2011) y corresponde a un total de aproximadamente 160 litigios

Los principales litigios por su importe en esta área de actividad son los siguientes:

**Muelle del Prat:** Corresponde a una reclamación relativa a la obra de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona. Dicha obra fue ejecutada por Ferrovial Agroman en UTE con otras empresas. La demanda fue interpuesta por el Puerto de Barcelona en septiembre de 2011 contra todas las empresas que participaban en la ejecución, por importe de 97 millones de euros y el motivo son daños generados por un accidente ocurrido durante los trabajos de construcción.

**Torre Woermann:** Corresponde a una demanda interpuesta por los propietarios de un edificio en Tenerife en Mayo de 2011, en relación a diversos defectos de construcción, por importe de 15 millones de euros.

**Arbitraje en relación a las obras del aeropuerto de Varsovia:** Corresponde a una reclamación dirigida a la UTE formada por Ferrovial Agroman y a Budimex por cancelación del contrato de ejecución de la terminal 2 del aeropuerto de Varsovia. En 2007 el cliente ejecuto un aval otorgado por 13,5 millones de euros e interpuso una demanda contra la UTE constructora por un importe total de 67 millones de euros. La UTE constructora por su lado presentó reclamaciones al cliente por la ejecución ilegal del aval y por cantidades pendientes de cobro por un importe de 54,5 millones de euros. En septiembre de 2012 y tras una resolución positiva de la corte arbitral el cliente ha procedido a devolver el aval ejecutado y a abonar los intereses devengados desde que se produjo la ejecución. El asunto de fondo sigue pendiente de resolución por parte de la corte arbitral.

**Arbitraje en relación a la reclamación de un subcontratista respecto a obras ejecutadas en Túnez:** Corresponde a la reclamación dirigida contra Ferrovial Agroman por parte de un subcontratista de la obra del Estadio Olímpico de Túnez, Electra Essid, por importe de 22,5 millones de euros, sobre unos trabajos cuyo importe era de sólo de 2,25 millones de euros y respecto a los cuales el subcontratista había manifestado su conformidad en el momento de liquidación del mismo .

**Litigios relacionados con el negocio de Servicios**

La división de Servicios del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos fundamentalmente a reclamaciones por responsabilidad civil sobre los servicios prestados. El importe total provisionado por dichos litigios es de 2 millones de euros a 31 de diciembre de 2012.

El principal litigio a destacar es una reclamación en relación al vertedero de Guadalajara por incumplimiento contractual y de normativa medioambiental por importe de 27 millones de euros. Dicha reclamación será resuelta en una corte arbitral.

**Litigios de carácter fiscal**

Como se indica en la nota 17, las compañías del Grupo tienen abiertas diversas reclamaciones de carácter fiscal que tienen su origen en actas levantas por las autoridades fiscales españolas fundamentalmente en relación con el Impuesto sobre Sociedades y el Impuesto sobre el Valor Añadido de los ejercicios 2002 a 2006.

**Otros litigios**

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar la existencia de determinadas reclamaciones por parte de Promociones Habitat S.A en relación con las garantías otorgadas bajo el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A., pendientes de resolución o de pago, cuyo importe se encuentra, a la fecha, debidamente provisionado en los estados financieros.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**a.3) Garantías sobre Financiación**

Como se menciona en la nota 18 relativa a Posición Neta de Tesorería, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas. No obstante existen determinadas garantías de carácter limitado en relación a las deudas de estos proyectos. Las garantías que Ferrovial o sus filiales tienen otorgadas en relación con la financiación de determinados proyectos de las que son accionista son las que se detallan a continuación:

- **Norte Litoral.-** Garantía limitada al sobrecoste de expropiaciones durante el período de expropiaciones.
- **R4 Madrid Sur.-** Existe una garantía que cubre 15 millones en caso de que se produjera la rescisión de la concesión.
- **Ausol.-** Garantía limitada a 28 millones de euros en caso de déficit de caja del proyecto para cubrir el servicio de la deuda y dotación del Fondo de Reserva del Servicio de la deuda.
- **Azores.-** Garantía limitada a 10 millones de euros hasta 2017 como consecuencia del cumplimiento del art. 35 de la Ley de Sociedades Comerciales portuguesa.
- **SH130.-** Garantía limitada a 19 millones de USD por el sobrecoste de expropiaciones durante el periodo de expropiación
- **Serrano Park.-** Garantía del recalcado del caso base por importe máximo de 4 millones de euros, ejecutable en 2014.
- **Inagra.-** Garantía por importes de líneas de crédito de esta sociedad, a 31 de diciembre de 2012 de 11 millones de euros.
- **Proyectos en Amey.-** Garantías otorgadas por Amey en relación a la deuda subordinada de determinados proyectos por importe de 2 millones de libras.
- **Otros pequeños proyectos de infraestructuras en la división de Servicios.-** Por un total de 6,5 millones de euros.

Los importes relativos a las garantías corresponden al porcentaje de participación de Grupo Ferrovial en los distintos proyectos.

Adicionalmente en algunos proyectos y obras, existen garantías técnicas aplicables hasta la respectiva puesta en explotación del proyecto u obra, que son las que de manera estándar son solicitadas a los accionistas en el marco de las operaciones de financiación.

**b) Activos contingentes**

No existen avales significativos recibidos de terceros a 31 de diciembre 2012 y 2011.

**c) Compromisos de inversión**

Según se describe en la Nota 1, los proyectos de infraestructuras desarrollados por el grupo, se desarrollan a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto en el que el grupo participa, bien solo o con otros socios, y es el propio proyecto al que se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso del accionista, en las condiciones señaladas en la Nota 18. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial, por lo tanto, considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos:

Millones de euros	Vencimientos					TOTAL
	2013	2014	2015	2016	2017 o más	
<b>Inversiones en proyectos infraestructuras</b>						
Integración Global	140	47	51	2	1	240
Autopistas	139	46	50	2	1	238
Servicios	1	1	1	1	--	3
<b>Inversiones en proyectos infraestructuras</b>						
Puesta Equivalencia	43	13	39	20	--	116
Autopistas	41	13	11	--	--	65
Servicios	2	--	28	20	--	50
<b>TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS</b>	<b>183</b>	<b>59</b>	<b>90</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>356</b>
<b>INFRAESTRUCTURAS</b>						

Adicionalmente existen compromisos referentes a adquisición de inmovilizado material por importe de 253 millones de euros en relación a adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento dentro de la división de Servicios, conforme al siguiente calendario de vencimientos:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Millones de euros	Vencimientos					TOTAL
	2013	2014	2015	2016	2017 o más	
Servicios	54	51	20	15	114	253

d) Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2012 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 211 millones de euros.

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables como arrendatario son los siguientes:

Millones de euros	CORPORACIÓN	2012					TOTAL
		CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS		
Menos de un año	3	28	3	40	0	73	
Entre uno y cinco años	10	20	7	68	0	105	
Más de cinco años	35	4	0	12	0	51	
<b>ARRENDATARIO</b>	<b>48</b>	<b>52</b>	<b>10</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>230</b>	

Millones de euros	CORPORACIÓN	2011					TOTAL
		CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS		
Menos de un año	2	28	4	39	0	73	
Entre uno y cinco años	10	20	5	80	0	115	
Más de cinco años	37	4	0	16	0	58	
<b>ARRENDATARIO</b>	<b>49</b>	<b>52</b>	<b>9</b>	<b>135</b>	<b>0</b>	<b>246</b>	

No existen compromisos significativos en el grupo como arrendador en contratos de arrendamientos operativos.

e) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago. Dentro de estas provisiones destacan por su importancia las provisiones para clausura de vertederos mencionadas en la nota 17 y cuyo saldo a 31 de diciembre de 2012 es de 88 millones de euros.

23. Ajustes de valor razonable.

La columna de ajustes de valor razonable dentro de la cuenta de pérdidas y ganancias, corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados que no se consideran eficientes (ver Nota 11 Derivados financieros) y deterioro de activos y pasivos (ver Nota 24 Deterioros y enajenaciones).

24. Deterioros y enajenaciones.

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones:

Resultados reconocidos en 2012:

Millones de euros	Impacto en el resultado antes de impuestos			Impacto en el resultado neto
	Antes de Ajustes de Valor Razonable	Ajustes de Valor Razonable	Total 2012	
Plusvalías por enajenaciones:	115	0	115	186
Heathrow Airport Holdings	115	0	115	186
Deterioros de valor	0	-63	-63	-40
<b>Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado</b>	<b>115</b>	<b>-63</b>	<b>52</b>	<b>145</b>

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Plusvalías

Durante el presente ejercicio han tenido lugar dos desinversiones parciales de la participación que el Grupo ostenta sobre HAH (Heathrow Airport Holdings, antigua BAA). Con fecha efectiva 31 de octubre de 2012, Hubco Netherlands procedió a la venta del 5,72% de la participación que tenía en HAH a Stable Investment Corporation, suponiendo el reconocimiento de una plusvalía de 41 millones de euros (65 millones de euros en el resultado neto atribuible a la sociedad dominante). Asimismo, con fecha efectiva 20 de diciembre de 2012, el Grupo culminó el proceso de venta de un 10,62% adicional de su participación en esta sociedad a Qatar Holding LLC. El resultado de la operación ascendió a 74 millones de euros (121 millones de euros en el resultado neto atribuible a la sociedad dominante).

Tras estas operaciones la participación indirecta de Ferrovial sobre HAH se sitúa en el 33,65%.

Deterioros

Durante el ejercicio 2012 se han registrado varios deterioros de valor, correspondiendo principalmente a la actividad de Servicios por el deterioro de una planta de tratamiento de residuos en el Reino Unido por -30 millones de euros (resultado neto de -23 millones de euros), así como al deterioro de determinados terrenos por importe de -23 millones de euros (con impacto en el neto de -18 millones de euros). Por otra parte, se recoge en este epígrafe el deterioro correspondiente al fondo de comercio de PNI por importe de -11 millones de euros (-5 millones de euros en el resultado neto atribuible a Ferrovial), descrito en la Nota 5 de Fondo de Comercio.

Resultados reconocidos en 2011:

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a ventas y deterioros de activos significativos reconocidos en 2011, así como su impacto en el resultado neto reconocido:

Millones de euros	Impacto en el resultado antes de impuestos			Impacto en el resultado neto
	Antes de Ajustes de Valor Razonable	Ajustes de Valor Razonable	Total 2011	
Plusvalías por enajenaciones:	229	0	229	220
Swissport	195	0	195	200
Trados 45	41	0	41	27
Autopistas Chilenas	-6	0	-6	-6
Deterioros de valor	0	-130	-130	-92
<b>Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado</b>	<b>229</b>	<b>-130</b>	<b>99</b>	<b>129</b>

25. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo a 31 de diciembre de 2012 se desglosa a continuación:

	Millones de euros	
	2012	2011
Cifra de Ventas	7.686	7.446
Otros ingresos de explotación	17	15
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>7.703</b>	<b>7.461</b>

En la cifra de ventas se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar por 235 miles de euros (260 miles de euros en 2011), tal y como se describe en la Nota 2.5.3.

Dentro de Otros ingresos de explotación se recogen fundamentalmente subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio (13 millones de euros).

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

26. Gastos de Personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

	Millones de euros	
	2012	2011
Sueldos y salarios	1.743	1.647
Seguridad Social	359	333
Aportaciones a planes de pensiones	7	10
Pagos basados en entrega de opciones sobre acciones	12	7
Otros gastos sociales	21	22
<b>Total</b>	<b>2.142</b>	<b>2.018</b>

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2012 y 2011 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en la tabla siguiente:

	2012			2011			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	11	1	12	11	1	12	0,00%
Alta dirección	11	1	12	11	1	12	0,00%
Directivos	365	56	421	378	56	434	-3,00%
Titulados sup. y de grado medio	5.618	1.867	7.485	5.904	2.046	7.950	-5,85%
Administrativos	995	2.277	3.272	1.091	2.322	3.413	-4,13%
Operarios y técnicos no titulados	30.944	13.023	43.967	32.974	13.402	46.376	-5,19%
<b>Total</b>	<b>37.935</b>	<b>17.224</b>	<b>55.159</b>	<b>40.369</b>	<b>17.828</b>	<b>58.197</b>	<b>-5,22%</b>

La plantilla media por divisiones de negocio es la siguiente:

	2012			2011			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Construcción	12.238	1.717	13.956	10.843	1.649	12.492	12.238
Corporación	193	140	333	186	135	321	193
Inmobiliaria	25	41	66	30	54	85	25
Servicios	26.760	15.227	41.987	30.322	16.956	47.278	26.760
Autopistas	606	301	907	733	423	1.156	606
Aeropuertos	17	10	27	5.259	3.399	8.658	17
<b>Total</b>	<b>39.839</b>	<b>17.437</b>	<b>57.276</b>	<b>47.374</b>	<b>22.616</b>	<b>69.990</b>	<b>39.839</b>

27. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2011 y 2012. Se presenta separado el resultado de proyectos del de resto de sociedades y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y otras entidades, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados, y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden a financiación.

Millones de euros	2012	2011	Variación %
Ingresos financieros por financiación	3	19	-86%
Gastos financieros por financiación	-301	-284	6%
<b>Resultado financiación de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-298</b>	<b>-265</b>	<b>12%</b>
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	2	-3	-196%
Resto de resultado financiero	-6	-11	-43%
<b>Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras</b>	<b>-4</b>	<b>-13</b>	<b>-72%</b>
<b>Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-302</b>	<b>-279</b>	<b>8%</b>
Ingresos financieros por financiación	31	38	-20%
Gastos financieros por financiación	-57	-120	-53%
<b>Resultado financiero por financiación de resto de sociedades</b>	<b>-26</b>	<b>-82</b>	<b>-68%</b>
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	46	60	-24%
Resto de resultado financiero	-7	-2	274%
<b>Resto resultado financiero resto de sociedades</b>	<b>38</b>	<b>58</b>	<b>-34%</b>
<b>Total Resultado financiero de resto de sociedades</b>	<b>12</b>	<b>-25</b>	<b>-148%</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>-290</b>	<b>-303</b>	<b>-5%</b>

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende a -298 millones de euros (-265 millones de euros a 31 de diciembre de 2011). De este resultado -301 millones de euros corresponden al coste de la financiación externa de estas sociedades, que se ve ligeramente compensado por la remuneración devengada por los saldos mantenidos en tesorería y equivalentes e inversiones financieras a largo plazo (principalmente caja restringida) por importe de 3 millones de euros.

Asimismo, se recoge también el efecto de las activaciones de los proyectos en construcción, tal y como se muestra en el siguiente detalle:

Millones de euros	2012			2011		
	Resultado de financiación proyectos de infraestructuras	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG
<b>Total</b>	<b>-405</b>	<b>107</b>	<b>-298</b>	<b>-363</b>	<b>98</b>	<b>-265</b>

Dentro del resto de resultado financiero de proyectos de infraestructuras, se incluye fundamentalmente el efecto de derivados, diferencias de cambio, actualización de provisiones para pensiones y la rentabilidad de los activos afectos a dichos planes de pensiones.

Por lo que respecta al resto de sociedades, el resultado por financiación alcanza los -26 millones de euros (-82 millones de euros a 31 de diciembre de 2011), correspondientes al coste de la deuda externa por -57 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 31 millones de euros. La mejora de este resultado financiero se debe fundamentalmente a la amortización de deuda llevada a cabo por la cabecera del Grupo, Ferrovia, S.A. el pasado ejercicio y descrita en las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2011, así como a la mejor posición de tesorería durante el ejercicio 2012.

El resto de resultado financiero corresponde fundamentalmente al impacto de los derivados que no se consideran eficientes, entre los que destacan los equity swaps que el Grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones (ver Nota 11) con un impacto positivo en el año de 46 millones de euros, derivado de la mejora de la cotización de la acción. Asimismo, se recoge en este apartado el impacto de determinados derivados de tipo de cambio que tienen carácter de cobertura de valor razonable de los depósitos que el Grupo mantiene en moneda extranjera. Así, la variación provocada por la evolución del tipo de cambio de estas inversiones (-24 millones de euros) se ve compensada por la oscilación de la valoración de estos derivados (24 millones de euros).

28. Resultado neto operaciones discontinuadas

A 31 de diciembre de 2012 no se ha producido resultado por operaciones discontinuadas. A 31 de diciembre de 2011, en este epígrafe se registraba principalmente la plusvalía por la operación de venta del 5,88% de la participación de BAA que el Grupo mantenía a 31 de diciembre de 2010, situándose en el 49,99% a 31 diciembre de 2011. Del importe total de 844 millones de euros, 142 millones se correspondían al neto de la plusvalía generada por dicha venta mientras que 706 millones correspondían a resultados por la actualización del valor razonable de la participación retenida tras la pérdida de control. Dicho resultado no estuvo sujeto a tributación por tratarse de la recuperación de un deterioro registrado en ejercicios anteriores, no existiendo una plusvalía respecto del valor fiscal histórico de la participación del grupo en esta sociedad filial.

Durante el ejercicio 2011, el resultado de BAA se integró en este epígrafe hasta el mes de octubre (-3 millones de euros) en el que se empezó a registrar por la línea de puesta en equivalencia.

29. Resultado por acción

a) Resultado básico por acción:

A continuación se presenta el cálculo del resultado básico por acción atribuido a la sociedad dominante:

	2012	2011
<b>Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)</b>	<b>710</b>	<b>1.243</b>
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	733.510	733.510
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	0	0
<b>Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción</b>	<b>733.510</b>	<b>733.510</b>
<b>Resultado básico por acción (euros)</b>	<b>0,97</b>	<b>1,69</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**b) Resultado diluido por acción:**

Al 31 de diciembre de 2012 y a 31 de diciembre de 2011, en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en la Notas 32 respectivamente de la presente memoria, no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dicha notas, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

**30. Flujo de caja**

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un desglose adicional. Dicho desglose se realiza conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el flujo de caja entre los "flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras", que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital) y el "flujo de caja de proyectos de infraestructuras", donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida "flujo de intereses".

- Por último, dicho flujo intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera y tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

**Diciembre 2012**

	Diciembre 2012 (cifras en millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	569	358	0	927
Cobro dividendos	387	0	-24	363
Pago de impuestos	-30	-19	0	-50
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-16	-44	0	-60
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>909</b>	<b>295</b>	<b>-24</b>	<b>1.180</b>
Inversión	-313	-798	168	-942
Desinversión	893	0	0	893
<b>Flujo de inversión</b>	<b>580</b>	<b>-798</b>	<b>168</b>	<b>-50</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>1.489</b>	<b>-503</b>	<b>145</b>	<b>1.130</b>
Flujo de intereses	-32	-286	0	-317
Flujo de capital y socios externos	0	303	-168	135
Pago de dividendos	-826	-25	24	-827
Variación tipo de cambio	6	56	0	62
Salida deuda neta Mantenidos vta./Pta. Equivalencia	0	0	0	0
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-54	-62	-1	-117
<b>Flujo de Financiación</b>	<b>-906</b>	<b>-13</b>	<b>-146</b>	<b>-1.065</b>
<b>Variación posición neta de tesorería</b>	<b>583</b>	<b>-516</b>	<b>-1</b>	<b>65</b>
Posición inicial	907	-6.102	25	-5.171
Posición final	1.489	-6.618	24	-5.106

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**Diciembre 2011**

	Diciembre 2011 (cifras en millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	463	356	0	819
Cobro dividendos	182	0	-25	157
Pago de impuestos	-67	-25	0	-92
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-68	-103	0	-171
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>510</b>	<b>228</b>	<b>-25</b>	<b>713</b>
Inversión	-328	-780	135	-973
Desinversión	1.264	0	0	1.264
<b>Flujo de inversión</b>	<b>936</b>	<b>-780</b>	<b>135</b>	<b>291</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>1.446</b>	<b>-552</b>	<b>109</b>	<b>1.004</b>
Flujo de intereses	-114	-293	0	-407
Flujo de capital y socios externos	-1	263	-136	126
Pago de dividendos	-376	-32	25	-382
Variación tipo de cambio	-27	-97	0	-124
Salida deuda neta Mantenidos vta./Pta. Equivalencia	0	14.529	0	14.529
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-53	-85	11	-127
<b>Flujo de Financiación</b>	<b>-571</b>	<b>14.286</b>	<b>-100</b>	<b>13.614</b>
<b>Variación posición neta de tesorería</b>	<b>875</b>	<b>13.733</b>	<b>9</b>	<b>14.618</b>
Posición inicial	31	-19.836	16	-19.789
Posición final	907	-6.102	25	-5.171

En el Informe de gestión se incluye información detallada sobre la evolución del Flujo de Caja.

**31. Retribuciones del Consejo de Administración**

**31.1.- Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración**

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2012 y 2011. Esta tabla no incluye la retribución percibida por los consejeros ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en el apartado 31.2.

CONSEJERO (a)	(Importes en miles de euros)							
	2012			Total	2011			Total
	Asignación Fija	Dietas	Remanente		Asignación Fija (a)	Dietas	Remanente	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35,0	86,0	105,0	226,0	35,0	98,0	94,4	227,4
Santiago Bergareche Busquet	35,0	48,5	91,9	175,4	35,0	48,5	82,6	166,1
Joaquín Ayuso García	35,0	43,0	65,6	143,6	35,0	53,0	59,0	147,0
Iñigo Meirás Amusco	35,0	43,0	52,5	130,5	35,0	49,0	47,2	131,2
Jaime Carvajal Urquijo	35,0	47,5	52,5	130,5	35,0	49,5	47,2	131,7
Portman Baela, S.L.	35,0	45,0	52,5	132,5	35,0	39,0	47,2	121,2
Juan Arena de la Mora	35,0	62,5	52,5	150,0	35,0	44,5	47,2	126,7
Gabriele Burgio	35,0	55,0	52,5	142,5	35,0	52,5	47,2	134,7
María del Pino y Calvo-Sotelo	35,0	40,0	52,5	127,5	35,0	51,0	47,2	133,2
Santiago Fernández Valbuena	35,0	41,0	52,5	128,5	35,0	51,0	47,2	133,2
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35,0	40,0	52,5	127,5	35,0	49,0	47,2	131,2
Karlovy S.L.	35,0	33,0	52,5	120,5	35,0	33,0	47,2	115,2
<b>TOTAL</b>	<b>420,0</b>	<b>584,5</b>	<b>735,2</b>	<b>1.739,7</b>	<b>420,0</b>	<b>618,0</b>	<b>660,9</b>	<b>1.698,9</b>

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 57 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta de una cantidad fija anual y total para todos los miembros del Consejo de Administración.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

La Junta General de Accionistas celebrada el 22 de octubre de 2009<sup>1</sup> estableció la retribución fija anual para el conjunto del Consejo de Administración en 1.772,7 miles de euros, en consideración al número de sus componentes en el momento de la aprobación (trece). Según los acuerdos de la misma Junta, si su número se incrementase o disminuyese, el importe anual fijo y conjunto debería ajustarse en consecuencia y en función del tiempo de permanencia en el cargo de los Consejeros entrantes o salientes.

Asimismo, la Junta General de Accionistas determinó que, para ejercicios sucesivos al de 2009, dicho importe se revisará automáticamente con arreglo a la variación del Índice de Precios al Consumo.

En aplicación de estos acuerdos<sup>2</sup> el importe fijo anual correspondiente al ejercicio 2012 quedó establecido en 1.739,7 miles de euros para los doce miembros del Consejo de Administración.

Según lo dispuesto en el artículo 57 de los Estatutos Sociales, corresponde al Consejo de Administración determinar en cada ejercicio la distribución entre sus miembros del importe conjunto anual fijado por la Junta General de Accionistas, que se compone de los siguientes conceptos:

(i) Asignación fija, establecida en 420 miles de euros brutos anuales para los doce componentes del Consejo de Administración existentes al cierre del año 2012. Esta suma no ha experimentado variación respecto del ejercicio 2011.

(ii) Dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones Delegadas o asesoras.

La cantidad total devengada correspondiente a 2012 en concepto de dietas ha sido de 584,5 miles de euros. Los importes por reunión son los mismos en 2012 y 2011: Consejo de Administración: 3 miles de €/reunión; Comisión Ejecutiva: 2 miles de €/reunión; Comisión de Auditoría y Control: 2 miles de €/reunión; Comisión de Nombramientos y Retribuciones: 1,5 miles de €/reunión. El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de todos estos órganos duplica los importes indicados.

(iii) Y la menor de las siguientes cantidades: (a) el remanente que, después de la deducción de los dos conceptos anteriores, reste para alcanzar el importe total y conjunto fijado por la Junta General, o (b) una cantidad equivalente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad.

Para el ejercicio 2012, y siendo superior la cifra correspondiente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad, procede distribuir por este tercer concepto el remanente descrito en la letra (a), es decir, la suma de 735,2 miles de euros brutos. Para su distribución, ese importe resultante se divide entre 14 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: \*2; Vicepresidente Primero \*1,75; Vicepresidente Segundo \*1,25 y resto de miembros del Consejo \*1.

De conformidad con los acuerdos del Consejo de Administración, el importe devengado bajo este tercer concepto queda sujeto a la inversión obligatoria en acciones de la sociedad. La compra de acciones, en una operación única, tendrá lugar en la primera sesión hábil bursátil siguiente a la fecha límite que tenga establecida la CNMV para el envío de la información financiera periódica una vez celebrada la Junta General de Accionistas que haya dado aprobación a los estados financieros del ejercicio. Las acciones adquiridas sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición.

En relación con el ejercicio 2012, el Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. tiene previsto formular y poner a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros previsto en el art. 61 ter de la Ley del Mercado de Valores.

En dicho informe se describirán aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad para el año en 2012, la prevista para años futuros, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros.

<sup>1</sup> Bajo la denominación Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

<sup>2</sup> La variación del IPC interanual del mes de diciembre de 2011 fue del 2,4%, porcentaje aplicado a la revisión automática de la retribución del Consejo de Administración.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**31.2.- Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos.**

a) Retribuciones devengadas en el ejercicio 2012

Los Consejeros Ejecutivos, en número de tres, han devengado en 2012 la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior

(Importes en miles de euros)

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	2012 (*)						2011 (*)					
	Retribución Fija	Retribución Variable	Consejos otras sociedades filiales	Ejercicio Opciones sobre acciones	Primas S. Vida	Total 2012	Retribución Fija	Retribución Variable	Consejos otras sociedades filiales	Ejercicio Opciones sobre acciones	Primas S. Vida	Total 2012
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.150,00	1.970	0,00	318,61	4,67	3.443,28	1.150,00	1.679,02	0,00	0,00	4,06	2.833,08
Joaquín Ayuso García (1)	900,00	848,02	46,87	318,20	5,65	2.118,70	900,00	702,05	51,98	285,67	5,32	1.945,02
Íñigo Meirás Amusco	950,00	1.770	0,00	127,44	2,97	2.847,44	950,00	1.543,82	0,00	0,00	2,58	2.496,40
<b>TOTAL</b>	<b>3.000,00</b>	<b>4.588,02</b>	<b>46,87</b>	<b>764,23</b>	<b>13,29</b>	<b>8.412,41</b>	<b>3.000,00</b>	<b>3.924,89</b>	<b>51,98</b>	<b>285,67</b>	<b>11,96</b>	<b>7.274,50</b>

(1) Adicionalmente a la información indicada anteriormente, en compensación por la pérdida de la condición de Alto Directivo de la Sociedad y consiguiente extinción de la relación de Alta Dirección se abonaron 8.100 miles de euros brutos (cifra sujeta en su totalidad a IRPF). D. Joaquín Ayuso cesó en sus funciones ejecutivas con fecha 29 de noviembre de 2012.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción en 2012

El detalle de los planes de opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones vinculados a objetivos otorgados a los consejeros ejecutivos y vivos a 31 de diciembre de 2012 son:

PLANES DE OPCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS Situación a 31.12.2012	Opciones sobre acciones	Nº de acciones equivalentes	Precio de ejercicio €	% Capital Social
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Plan 2006	786.400	786.400	16,48
	Plan 2008	1.179.600	1.179.600	12,12
Joaquín Ayuso García	Plan 2006	786.400	786.400	16,48
	Plan 2008	1.179.600	1.179.600	12,12
Íñigo Meirás Amusco	Plan 2006	400.000	400.000	16,48
	Plan 2008	660.000	660.000	12,12

PLAN ENTREGA ACCIONES VINCULADOS A OBJETIVOS CONSEJEROS EJECUTIVOS Situación a 31.12.2012	Unidades	Nº de derechos de voto	% derechos de voto
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2010	150.000	150.000
	Asignación 2011	132.000	132.000
	Asignación 2012	122.000	122.000
Joaquín Ayuso García	Asignación 2010	50.000	50.000
	Asignación 2011	132.000	132.000
Íñigo Meirás Amusco	Asignación 2010	150.000	150.000
	Asignación 2011	132.000	132.000

Las características generales de ambos Planes se encuentran detallados en la nota 33 de la presente memoria relativa a sistemas retributivos vinculados a la acción.

**31.3. Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración del grupo o asociadas.**

Los Consejeros de Ferrovial, S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas, han percibido en 2012 por este concepto 46,9 miles de euros (en 2011, 52,0 miles de euros).



**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

**31.4.- Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida.**

Al igual que en 2011, durante el ejercicio 2012, no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2012 el pago de 13,3 miles de euros y 12,0 miles € en 2011), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

Por la pertenencia de los Consejeros de Ferrovia, S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de fondos y planes de pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida. La situación fue idéntica en el ejercicio 2011.

**31.5.- Anticipos y créditos.**

A 31 de diciembre de 2012 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del grupo o asociadas.

**31.6.- Retribuciones de la Alta Dirección.**

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2012 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	(miles de euros)	
	2012	2011
Retribución fija	4.431,7	4.305,6
Retribución variable	5.348,6	4.508,3
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción]	1.386,8	573,7
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	[24,5]	18,8
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos	[-]	(-)
Primas de seguro	19,7	15,0

No se han concedido créditos a favor de la Alta Dirección.

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Director General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, Director General de Inmobiliaria, Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora de Estrategia Corporativa.

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad. Por último señalar que en el ejercicio 2012 se han abonado 2.274,3 miles de euros como indemnizaciones por cese de contrato.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Flexibility Plan", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye, un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación por el que los partícipes en el mismo podrán solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la Alta Dirección ha solicitado a la compañía aportaciones por valor de 301,5 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior.

**31.7.- Relación entre retribución obtenida y resultados de la sociedad.**

Siguiendo las mejores prácticas en materia de retribución de consejeros y altos directivos, una parte de la retribución de los Consejeros de FERROVIAL está ligada a los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad. Del mismo modo, la retribución variable de los Consejeros Ejecutivos y Altos Directivos de la Sociedad está ligada a diversas métricas de resultados y rentabilidad, tanto corporativos como de área y de negocio. FERROVIAL cuenta, por tanto, con un sistema de retribución variable estrechamente ligado a las medidas de rendimiento de la Sociedad.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

En este sentido, la obtención de un resultado consolidado atribuible a la Sociedad, en 2012, de 710 millones de euros ha permitido el abono de 735,2 miles de euros en concepto de remanente a los miembros del Consejo de Administración.

Por lo que respecta a los miembros del Consejo que desarrollan funciones ejecutivas, el cumplimiento de los objetivos de resultados y rentabilidad establecidos al comienzo del ejercicio 2012 ha permitido abonar una retribución variable total agregada de 4.588,02 miles de euros.

**31.8.- Otra información sobre la retribución.**

Con relación a los miembros de la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un concepto retributivo de carácter diferido a once integrantes de la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2012 ha ascendido a 2.580,6 miles de € (2.653,7 miles € en 2011), de los que 1.060,7 miles de € corresponden a Consejeros Ejecutivos.

Ocasionalmente se producen contrataciones en ámbitos directivos no pertenecientes a la Alta Dirección, principalmente extranjeros, en las que se han utilizado cláusulas que contemplan indemnizaciones para casos de despido improcedente.

Los contratos de dos miembros de la Alta Dirección establecen derechos adicionales a su favor, entre los que figuran obligaciones de preaviso por parte de la Sociedad en caso de despido improcedente.

**32. Sistemas retributivos vinculados a acciones****a) Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones**

Hasta el 2008 Ferrovia utilizó como sistema retributivo la entrega de opciones sobre acciones. Los planes de opciones sobre acciones vivos a 31 de diciembre de 2012 son los siguientes:

Partícipes	Fecha Plazo		Precio Ej.	Op. Vivas 2012
	Aprobación	Máximo Ejecución		
Directivos 03 - Ferrovia (adicional)	11/03/2005	10/03/2013	11,40 €	56.000
Directivos 05 - Ferrovia	31/10/2005	30/10/2013	15,88 €	4.421.360
Directivos 05 - Ferrovia (adicional)	01/08/2006	31/07/2014	15,42 €	180.000
Directivos 05 - Ferrovia (adicional)	30/10/2006	29/10/2014	16,60 €	115.200
Directivos 05 - Ferrovia (adicional)	25/01/2007	24/01/2015	18,21 €	73.600
Directivos 05 - Ferrovia (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	18,38 €	14.400
Directivos 05 - Cintra	31/10/2005	30/10/2013	8,98 €	316.134
Directivos 05 - Cintra (adicional)	25/07/2007	24/07/2015	10,90 €	94.178
Altos Directivos 06 - Ferrovia	04/05/2006	03/05/2014	16,48 €	2.952.000
Altos Directivos 06 - Ferrovia (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	18,38 €	228.000
Alta Dirección 06 - Cintra	22/11/2006	21/11/2014	10,54 €	67.720
Directivos 07 - Ferrovia	23/11/2007	22/11/2015	14,99 €	5.366.800
Directivos 07 - Cintra	23/11/2007	22/11/2015	10,72 €	447.670
Altos Directivos 08 - Ferrovia	26/04/2008	25/04/2016	12,12 €	5.603.200
Alta Dirección 08 - Cintra	26/04/2008	25/04/2016	9,09 €	85.509
<b>Número de acciones al final del ejercicio</b>				<b>20.021.771</b>

Todos los planes de opciones sobre acciones tienen un plazo para obtener el derecho a su ejercicio de 3 años desde la fecha de concesión de las mismas y un periodo de ejercicio propiamente dicho durante un plazo de 5 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados o determinados ratios de rentabilidad sobre activos productivos.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2012 y 2011, se detalla a continuación:

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

	2012	2011
<b>Número de opciones al inicio del ejercicio</b>	<b>25.533.963</b>	<b>30.496.105</b>
Planes concedidos	-	-
Renuncias y otros	-490.800	-1.276.762
Opciones ejercitadas	-5.021.392	-3.685.380
<b>Número de opciones al final del ejercicio</b>	<b>20.021.771</b>	<b>25.533.963</b>

Al encontrarse los anteriores planes en periodo de ejercicio no generan gastos de personal de forma regular. No obstante, en el ejercicio se han registrado gastos por regularizaciones por importe de -1 millones de euros, debido a la anulación de los costes de personal incurridos en años anteriores en opciones que han sido objeto de renuncias por los adjudicatarios (-1 millones de euros en 2011).

**b) Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos**

A partir del ejercicio 2009, la sociedad decidió utilizar como sistema retributivo la entrega de acciones vinculadas a objetivos.

Así, el 17 de diciembre de 2009 la sociedad decidió utilizar como sistema retributivo un plan vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A.

Dicho plan consiste en que el número total de acciones que podrá concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 2.420.000, representativas del 0,33% del capital social de Ferrovial, S.A.

Consiste en la asignación a sus beneficiarios de un número de unidades que servirán como base para determinar el número final de acciones que podrán recibir como consecuencia de su participación en el Plan.

La entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad y, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos.

El Plan se dirige tanto a Consejeros Ejecutivos, miembros de la Alta Dirección, como al resto de Directivos. La aplicación de este programa a la Alta Dirección fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el día 29 de junio de 2010.

El resumen de los movimientos en los mencionados sistemas retributivos durante los ejercicios 2012 y 2011 es el siguiente:

	2012	2011
<b>Número de acciones al inicio del ejercicio</b>	<b>4.117.600</b>	<b>2.302.300</b>
Planes concedidos	1.854.969	2.050.478
Renuncias y otros	-94.671	-168.134
Acciones ejercitadas	-47.924	-67.044
<b>Número de acciones al final del ejercicio</b>	<b>5.829.974</b>	<b>4.117.600</b>

Se establecen como principales condiciones para la entrega de dichas acciones al personal afecto a dicho plan las siguientes:

- Permanencia en la sociedad durante un periodo de maduración de tres años a contar desde la fecha de formalización salvo determinadas causa excepcionales establecidas.
- Obtención durante el mencionado periodo de maduración de unos objetivos referentes al flujo de actividad y a la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos.

Los gastos de personal registrados en relación a estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2012 a 13 millones de euros (8 millones de euros en 2011), los cuales se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega y utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos.

En relación a los sistemas retributivos consistentes en entrega de acciones vinculada a objetivos el pasado 19 de diciembre de 2012 el Consejo de Administración aprobó un nuevo plan retributivo vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El número total de acciones que podrá concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 1.900.000, representativas del 0,26% del capital social de Ferrovial, S.A. Las condiciones para la entrega y vigencia son similares a las del plan concedido con anterioridad explicado anteriormente, con la inclusión de una condición adicional, vinculada al retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. Su formalización se realizará en el ejercicio 2013.

**33. Información sobre operaciones con partes vinculadas.**

**Aprobación de transacciones.**

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial de las personas que luego se citan con Ferrovial, S.A. o sus sociedades filiales requiere la autorización del Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Control. Tratándose de transacciones ordinarias con Ferrovial, S.A. bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones. La autorización no es precisa, sin embargo, en aquellas transacciones que cumplan simultáneamente estas tres condiciones:

- 1º Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.
- 2º Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.
- 3º Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Ferrovial, S.A. El solicitante de la autorización deberá ausentarse de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella y no podrá ejercer ni delegar su derecho de voto.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección.
- Otros directivos que el Consejo de Administración pueda designar individualmente.
- Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, conforme éstas se definen en el propio Reglamento.

**Operaciones Vinculadas.**

A continuación se detallan las operaciones más relevantes que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2012 con las distintas partes vinculadas.

La Sociedad proporciona en este documento la información sobre estas operaciones de conformidad con las definiciones y los criterios de la Orden EHA/3050/2004, de 15 de Septiembre, del Ministerio de Economía y Hacienda y la Circular 1/2008, de 30 de enero, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (\*).

**Accionistas significativos.**

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2012 con los accionistas significativos, con miembros del "grupo familiar" (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo que son al tiempo Consejeros o representantes de Consejeros de la Sociedad, respecto de los cuales la información figura en el epígrafe siguiente) o entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho "grupo familiar de control" (1):

Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2012			2011		
				Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Agroman S.A. /filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	137	14	0	423	38	0
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	459	122	143	434	127	145
	Ferrovial Conservación S.A.	Comercial	Arrendamiento a Ferrovial de locales de oficinas en Madrid propiedad de accionistas	(-)	(-)	(-)	136	(*)	0
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	2	2	0	84	2	0

(1) Según el formulario de "Notificación de derechos de voto" remitido a la CNMV y a la Sociedad el 22 de mayo de 2012, "el grupo familiar formado por D<sup>a</sup> María, D. Rafael, D. Joaquín, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, controla, en el sentido del art. 4 de la Ley del Mercado de Valores, a través de Karlovy, la mayoría del capital social de Portman. Portman ostenta una participación del 43,614% en el capital social de Ferrovial. Karlovy, S.L., por su parte, es titular directo de un 0,00158% del capital social de Ferrovial. El grupo familiar formado por las personas antes indicadas controla, a través de Karlovy y de Portman, el 43,615 % del capital social de Ferrovial". De acuerdo con dicha comunicación la suma de las acciones directas e indirectas de todos los miembros del grupo familiar, esto es, Doña María, Don Rafael, Don Joaquín, Don Leopoldo y Don Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, así como Karlovy, S.L. y Portman Baela, S.L., ascendía a 329.328.707 acciones, representativas de un 44,898% del capital de Ferrovial.

(\*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

**Operaciones con Consejeros, Alta Dirección y Sociedades Vinculadas.**

En 2012 se han registrado las operaciones con Consejeros, representantes de Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con sociedades que han tenido la consideración de vinculadas a los anteriores (si tuvieron esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones hechas durante dicho periodo):

### Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

#### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

OPERACIONES CON CONSEJEROS, ALTA DIRECCIÓN Y SOCIEDADES VINCULADAS (1 de 2)			2012 (miles de euros)				2011 (miles de euros)				
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
D. Rafael del Pino y Caño-Sotelo	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	15	5	1	61	7	1			
Persona vinculada a D. Iñigo Meirás	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	31	0	0	(-)	(-)	(-)			
D. Álvaro Echániz y persona vinculada	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	396	0	114	(-)	(-)	(-)			
D. Santiago Olivares y persona vinculada	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	260	1	76	(-)	(-)	(-)			
Persona vinculada a D. Jaime Aguirre de Cácer	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	129	1	38	(-)	(-)	(-)			
Almirall Laboratorios	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	122	10	17	122	10	10			
Universidad de Deusto	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	180	54	45	168	31	56			
Aniva	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	2.581	(*)	149	2.653	(*)	0			
Maxam Europe y sociedades de su grupo	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	232	(*)	46	104	(*)	-100			
		Comercial	(-)	(-)	(-)	11.254	(*)	0			
		Comercial	338	338	0	2.171	2.171	0			
		Comercial	2.019	(*)	0	12.179	(*)	0			
Barnesto	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	(-)	(-)	(-)	256.400	(*)	-256.400			
		Comercial	(-)	(-)	(-)	28.400	(*)	-28.400			
		Comercial	(-)	(-)	(-)	302.900	(*)	302.900			
		Comercial	0	(*)	70	0	(*)	70			
		Comercial	45	0	0	227	15	20			
Cepsa	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	16.933	(*)	-1.250	16.160	(*)	-1.525			
Esade	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	3	3	0	53	6	8			
		Comercial	(-)	(-)	(-)	222	(*)	0			
Everis y sociedades de su grupo	Corporación	Comercial	16	(*)	0	5	(*)	0			
	Corporación	Comercial	(-)	(-)	(-)	198	(*)	-80			
Asea Brown Boveri	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	21	(*)	0	8	(*)	0			
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	12	1	4	19	2	8			

(\*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 71

### Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

#### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

OPERACIONES CON CONSEJEROS, ALTA DIRECCIÓN Y SOCIEDADES VINCULADAS (2 de 2)			2012 (miles de euros)				2011 (miles de euros)				
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
Telefónica	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	8.449	(*)	-2.095	12.309	(*)	-1.733			
	Corporación	Comercial	704	0	99	(-)	(-)	(-)			
Melá Hotels y sociedades de su grupo	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	5	(*)	-1	43	(*)	-1			
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	26	0	22	9	0	9			
Bimarán y sociedades de su grupo	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	(-)	(-)	(-)	1.439	89	0			
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	28	2	7	21	2	5			
Empark y sociedades de su grupo	Ferrovial Servicios S.A. / Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	19	(*)	-125	19	(*)	-106			
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	1	1	0	21	4	21			
	Cintra	Comercial	1.223	0	1.947	17	(*)	3.094			
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	2.816	0	1.842	847	55	336			
	Corporación	Comercial	0	0	4	(-)	(-)	(-)			
Acerinox	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	-1	0	0	7	1	1			
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	4	0	2	41	0	2			
Dornier	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	(-)	(-)	(-)	4	2	2			
	Corporación	Comercial	0	0	1	(-)	(-)	(-)			
Hölm	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	1	(*)	0	1	(-)	(-)			
	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	7.078	(*)	0	1	(*)	0			
Bankia	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	301.200	(*)	0	(-)	(-)	(-)			
	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	731	731	0	(-)	(-)	(-)			
	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	5.511	0	0	(-)	(-)	(-)			
	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	266.600	(*)	268.600	(-)	(-)	(-)			
Fundación Seres	Corporación	Comercial	6	(*)	0	(-)	(-)	(-)			
La Rioja Alta	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	1	(*)	0	(-)	(-)	(-)			
Marsh	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	993	(*)	-378	(-)	(-)	(-)			
Spencer Stuart	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	66	(*)	0	(-)	(-)	(-)			
Zurich Insurance	Sociedades del grupo Ferrovial	Comercial	216	(*)	-3	(-)	(-)	(-)			
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	2	-2	0	(-)	(-)	(-)			

(\*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora del servicio.

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 72

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

Además de las operaciones anteriores, se registraron en 2012 cuatro operaciones con miembros del grupo familiar de control o entidades vinculadas a ellos, Consejeros y componentes de la Alta Dirección, directamente o a través de personas vinculadas, que de forma total y conjunta ascienden a la suma de 38 miles de euros (44 miles € en 2011) por el cobro y/o la ejecución de obras menores en domicilios o sedes; la prestación de servicios de montaje, reparación, mantenimiento de instalaciones y la prestación de servicios de recogida de residuos y de gestión integral, así como por la recepción de diversos servicios de duración y cuantía poco significativas y en condiciones de mercado. En aquellas de esas operaciones en las que las empresas de Ferrovial actuaron como prestadoras de los servicios, el beneficio total obtenido fue de 0 miles de euros (3 miles € en 2011) y el saldo fue de 20 miles de euros (17 en 2011).

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en el epígrafe sobre "Retribución del Consejo de Administración y de la Alta Dirección".

**Operaciones entre compañías del grupo.**

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades de Ferrovial que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 2.4, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas a medida que están siendo ejecutadas frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el ejercicio 2012, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 746.854 miles de euros (668.368 miles de euros en 2011), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 716.511 miles de euros (664.820 miles de euros en 2011).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2012 de 23.813 miles de euros. En 2011 supuso 32.148 miles de euros.

**34. Participaciones, cargos o funciones de los miembros del Consejo de Administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Ferrovial.**

El artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la siguiente información:

- Situaciones de conflicto que pudieran tener con el interés de la Sociedad.
- Participación que puedan tener en el capital de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social.
- Cargos o funciones que ejerzan en tales sociedades.

Conforme al párrafo 3 de indicado artículo 229, esta información debe hacerse constar en la Memoria. Por otro lado, el artículo 230 de la Ley de Sociedades de Capital establece que los administradores no podrán dedicarse, por cuenta propia o ajena, al mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social, salvo autorización expresa de la Sociedad, mediante acuerdo de la junta general, a cuyo efecto deberán realizar la comunicación prevista en el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital.

A este respecto, se expone la información facilitada a la Sociedad quienes han sido miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. durante 2012:

**Situaciones de conflicto de interés:**

No se han puesto de manifiesto situación de conflicto de interés.

**Participaciones en el capital:**

No se tiene constancia de participaciones de Consejeros en el capital de sociedades a las que se refiere el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital.

**Cargos o funciones:**

A título informativo se relacionan los cargos de consejeros en filiales del grupo.

- D. Joaquín Ayuso García: Presidente de Autopista Alcalá O'Donnell, S.A., Autopista del Sol S.A., Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A. e Inversora de Autopistas de Levante, S.L. y Consejero de Inversora de Autopistas del Sur, S.L. y de Autopista Madrid Sur Concesionaria Española, S.A.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012**

Ferrovia S.A. y Sociedades Dependientes

- D. Iñigo Meirás Amusco: Presidente de Ferrovial Agromán, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Cintra Infraestructuras, S.A., Ferrovial Servicios S.A. y Ferrovial Fisa, S.L.; Presidente y Consejero Delegado de Fincofer, S.L.; y Consejero de Ferrovial Qatar LLC.

**35. Honorarios auditores**

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 12/2010 de 30 de junio, de Auditoría de cuentas, a continuación se informa del total de honorarios por "servicios de auditoría" y de "otros servicios de consultoría" prestados por los auditores de los Estados Financieros de las de las sociedades del grupo, para los ejercicios 2012 y 2011 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado "honorarios por servicios de auditoría" se incluyen los siguientes conceptos:

- "Servicios de auditoría" corresponde a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.
- "Servicios relacionados con la auditoría" corresponde a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de información financiera en las emisiones de bonos.
- "Otros servicios de verificación" incluye servicios que por su naturaleza es habitual que los realice el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de las declaraciones fiscales.

El total de "Otros servicios de consultoría" prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2012 un 18%.

	Millones de euros	
	Año 2012	Año 2011
<b>Honorarios por servicios de auditoría</b>	<b>4,1</b>	<b>3,3</b>
Auditor principal	3,4	2,7
Servicios de auditoría	2,6	2,3
Servicios relacionados con la auditoría	0,5	0,2
Otros servicios de verificación	0,3	0,2
Otros auditores	0,7	0,6
Servicios de auditoría	0,7	0,6
Servicios relacionados con la auditoría	0,0	0,0
Otros servicios de verificación	0,0	0,0
<b>Otros servicios de consultoría</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>
Auditor principal	0,6	1,0
Otros auditores	0,2	0,0

**36. Acontecimientos posteriores al cierre**

El pasado 30 de enero, Ferrovial cerró la emisión de su primer bono corporativo por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 30 de enero de 2018 y con la garantía de Ferrovial y de algunas de sus filiales. Los Bonos devengarán un cupón del 3,375% anual pagadero anualmente. La emisión cotizará en el mercado secundario de la Bolsa de Londres una vez cumplidas las condiciones suspensivas habituales en este tipo de emisiones. Los fondos netos obtenidos (en torno a 496 millones de euros) se han destinado a la amortización de deuda corporativa existente.

Por otra parte, con fecha 18 de enero de 2013 HAH ha anunciado el cierre de la venta del aeropuerto londinense de Stansted a Manchester Airports Group por un precio aproximado de 1.500 millones de libras (unos 1.800 millones de euros). Esta venta tiene su origen en el dictamen de la Comisión de la Competencia británica, que en 2009 decretó que HAH debía vender, para romper su monopolio, tres de sus siete aeropuertos en ese país. Tras la venta de Gatwick (diciembre 2009) y Edimburgo (mayo 2012), y diversos recursos contra la venta de Stansted, el pasado mes de agosto 2012 HAH comunicó su decisión de no apelar ante el Tribunal Supremo británico la decisión de la Comisión de la Competencia y poner en venta dicho aeropuerto.

**37. Anexo 1**

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global y las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia.

El coste neto de la participación que se presenta corresponde al registrado en la sociedad individual que ostenta la participación directa sobre cada filial.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferroviario S.A. y Sociedades Dependientes

## ANEXO I

Ferroviario S.A. y sociedades dependientes  
EMPRESAS DEPENDIENTES (sociedades consolidadas por integración global y proporcional)  
Información Individual

## CORPORACIÓN

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	País	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>						
Ferroviario, S.A. (a)	Deloitte	Ferroviario S.A.	100,0%	2	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Can-Am, S.A. Sociedad Unipersonal (a)		Ferroviario S.A. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferroval Inversiones, S.A. (a)		Ferroval S.A. (ii)	67,0%	903	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrolfin, S.L. (a)	Deloitte	Ferroval S.A. (i)	99,0%	32	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Betonal, S.A. (a)		Ferroval S.A. (i)	99,1%	9	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Bureby, S.L. (a)		Ferroval S.A. (i)	99,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Fin Gold, S.A.(a)		Ferroval S.A. (i)	99,0%	1	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Inversiones Trenza, S.A. (a)		Ferroval S.A. (i)	99,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.(a)		Ferroval S.A. (i)	99,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Rentecolex, S.A. (a)		Ferroval S.A. (i)	99,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Sotaverd, S.A.		Ferroval S.A. (ii)	49,0%	0	España	Calvet, 30, 08021, Barcelona
Treconlex, S.L. (a)		Ferroval S.A. (i)	99,0%	7	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Finecoler (a)		Ferroval S.A. (i)	99,0%	3.026	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferroval Emisiones, S.A. (a)	Deloitte	Ferroval S.A. (i)	99,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferroval Corporación S.L. (a)	Deloitte	Ferroval S.A. (i)	99,0%	27	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferroval Telecomunicaciones, S.A.(a)		Ferroval, S.A.(i)	99,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid

## REINO UNIDO

Ferropcomp Uk	BOO	Ferroval S.A.	100,0%	1	Reno Unido	Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
---------------	-----	---------------	--------	---	------------	------------------------------------

## IRLANDA

Alkes Reinsurance Limited	Deloitte	Ferroval S.A.	100,0%	3	Irlanda	13-17 Dawson Street, Dublin 2
---------------------------	----------	---------------	--------	---	---------	-------------------------------

Ferroviario, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 75

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferroviario S.A. y Sociedades Dependientes

## CONSTRUCCIÓN

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>					
Ferrocóler, S.L.	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	100,0%	3.094	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ferrocóler Recursos Naturales, S.A. (a)		Ferrocóler, S.L.	100,0%	0	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Cadagua, S.A. (a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	100,0%	119	Gran vía 45, 48011 Bilbao/Bizcaya
Compañía de Obras Castillejos (a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	100,0%	7	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	99,1%	2	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ditepresa, S.A.(a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	100,0%	1	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ferrocóler Conservación, S.A.(a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	99,0%	20	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Urbaeste, S.A. (a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	99,0%	1	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ferrocóler Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	99,0%	1	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Discola XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	100,0%	98	Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid
Norvarem, S.A.U. (a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	100,0%	4	Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid
Técnicas del Pretenso y Servicios Auxiliares, S.L. (a)	Deloitte	Elytesa, S.A.(i) (a)	100,0%	3	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A.(a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	100,0%	16	Santalo 10, 08021 Barcelona
Concesionaria de Prisiones Figueras (a)	Deloitte	Ferrocóler, S.L.	100,0%	11	Provenza 392, 08025 Barcelona
Ferrocóler Railway, S.A. (a)		Ferrocóler, S.L.	98,8%	0	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ferrocóler Railway, S.A. (a)		Técnicas del Pretenso y Servicios Auxiliares, S.L. (a)	1,2%	0	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
<b>MEXICO</b>					
Cadagua Ferr. Indust. México		Ferrocóler Medio Ambiente, S.A.	24,9%	0	Catantías 3, 1 Jardín Del Pedreg, 01900, México Distrito Federal
Cadagua Ferr. Indust. México		Cadagua, S.A. (a)	75,1%	0	Catantías 3, 1 Jardín Del Pedreg, 01900, México Distrito Federal
<b>INDIA</b>					
Cadagua Ferroviario India Pr. Ltd.		Ferrocóler Medio Ambiente, S.A.	5,0%	0	214, Vignayan Lok Apartments, 110091, Nueva Delhi
Cadagua Ferroviario India Pr. Ltd.		Cadagua, S.A. (a)	95,0%	0	214, Vignayan Lok Apartments, 110091, Nueva Delhi
<b>PUERTO RICO</b>					
COCSA Puerto Rico	VGMH	Compañía de Obras Castillejos, S.A.	100,0%	0	Ponce De Leon Ave, 711
<b>POLONIA</b>					
Budimex, S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Valvata Holdings B.V.	59,1%	98	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Budimex Danwood, Sp. Zoo	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%	8	17-100 Blesk Podaski ul.Branisko 132
Budimex Sygnity S.J.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	67,0%	0	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Miostostal Kraków S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%	3	31-752 Kraków ul.Mrozowa 5
Budimex Nieruchomości Sp. z o.o. (IP)	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%	176	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Budimex SA Ferroviario Agroman SA Sp.J.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	50,0%	0	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Budimex SA Ferroviario Agroman SA Sp.J.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Ferrocóler, S.L.	90,0%	0	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Tepresa-Techniki Sprezan		Técnicas del Pretenso y Servicios Auxiliares, S.L. (a)	70,0%	0	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Tepresa-Techniki Sprezan		Budimex, S.A.	30,0%	0	01-040 Warszawa ul.Stawki 40

Ferrocóler, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 76

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

CHILE										
Ferrovial Agronomía Chile, S.A.	Ferrovial Agronomía, S.A.		13,4%	4	Chile	C/ Mac Iver, 225, Dpto 20101, Santiago De Chile				
Ferrovial Agronomía Chile, S.A.	Ferrovial Agronomía Empresa Constructora Ltda.		85,6%	10	Chile	C/ Mac Iver, 225, Dpto 20101, Santiago De Chile				
Ferrovial Agronomía Chile, S.A.	Ferrovial Agronomía, S.A.		100,0%	0	Chile	Avda San Andres Bello 2711				
Constructora Agronomía Ferrovia Limitada	Ferrovial Agronomía, S.A.		56,9%	0	Chile	Avda San Andres Bello 2711				
Constructora Agronomía Ferrovia Limitada	Ferrovial Agronomía Chile, S.A.		2,8%	0	Chile	Avda San Andres Bello 2711				
Constructora Agronomía Ferrovia Limitada	Ferrovial Agronomía Empresa Constructora Ltda.		40,4%	0	Chile	Avda San Andres Bello 2711				
Ferrovial Agronomía Compañía Constructora Ltda.	Ferrovial Agronomía, S.A.		99,95%	0	Chile	C/ Mac Iver, 225, Dpto 20101, Santiago De Chile				
Ferrovial Agronomía Compañía Constructora Ltda.	Ferrovial Agronomía Chile, S.A.		0,05%	0	Chile	C/ Mac Iver, 225, Dpto 20101, Santiago De Chile				
Ferrovial Agronomía Latinoamérica, Ltda.	Ferrovial Agronomía Empresa Constructora Ltda.		50,0%	0	Chile	C/ Mac Iver, 225, Dpto 20101, Santiago De Chile				
Ferrovial Agronomía Latinoamérica, Ltda.	Constructora Agronomía Ferrovia Limitada		50,0%	0	Chile	C/ Mac Iver, 225, Dpto 20101, Santiago De Chile				
CANADA										
Ferrovial Agronomía Canadá, Inc	Constico Holdings B.V.		100,0%	1	Canada	100King, St West 41st Flro				
HOLANDA										
Valvula Holdings B.V.	Discota XI, S.L., S.Unipersonal (a)		100,0%	99	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam				
Constico Holdings B.V.	Ferrovial Agronomía, S.A.(0)		100,0%	3	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam				
ESTADOS UNIDOS										
Ferrovial Agronomía US Corp.	Ferrovial Agronomía, S.A.		100,0%	11	EEUU	7700 Chevy Chase Drive Suite 500				
Ferrovial Agronomía Indiana, LLC	Ferrovial Agronomía US Corp.		100,0%	0	EEUU	5960, Evergreen, Av				
Indiana Toll-Roads Contractors, LLC	Ferrovial Agronomía Indiana, LLC		75,0%	0	EEUU	1531 South Calumet Road, Chesterton US				
Ferrovial Agronomía Texas, LLC	Ferrovial Agronomía US Corp.		100,0%	0	EEUU	7700 Chevy Chase Drive Suite 500				
Ferrovial Agronomía 56, LLC	Ferrovial Agronomía Texas, LLC		100,0%	0	EEUU	7700 Chevy Chase Drive Suite 500				
Central Texas Highway Constructors, LLC	Ferrovial Agronomía 56, LLC		50,0%	0	EEUU	Lockhart, Texas 78644				
W.W.Webber, LLC	Norvarem		100,0%	49	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
Webber Management Group, INC	Norvarem		100,0%	41	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
Southern Crushed Concrete, INC	Norvarem		100,0%	88	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
Webber Barrier Services, LLC	Norvarem		100,0%	0	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
Bluebonnet Constructors, LLC	Ferrovial Agronomía Texas, LLC		60,0%	0	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
Bluebonnet Constructors, LLC	DBW Construction, LLC		40,0%	0	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
Trinity Infrastructure, LLC	Ferrovial Agronomía Texas, LLC		60,0%	0	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
Trinity Infrastructure, LLC	DBW Construction, LLC		40,0%	0	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
DBW Construction, LLC	W.W.Webber, LLC		100,0%	0	EEUU	14333 Chirsman Road Houston Texas 77039				
IRLANDA										
Ferrovial Agronomía Ireland Ltda.	Ferrovial Agronomía, S.A.		100,0%	0	Irlanda	Monastery Road, Oondalkin				

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 77

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

IRLANDA DEL NORTE						
Ferrovial Agronomía Irlanda del Norte, Ltda.	Debitte	Ferrovial Agronomía Ireland Ltda.	100,0%	0	Irlanda del Norte	Ni Road CarrickCaman County Couth, Ireland
REINO UNIDO						
Ferrovial Agronomía UK, Ltda	Debitte	Ferrovial Agronomía, S.A.	100,0%	20	Reino Unido	15T Floor Raynham House, Capital Park West,
Ferrovial Agronomía Airports UK, Ltda	Debitte	Ferrovial Agronomía, S.A.	100,0%	0	Reino Unido	Heathrow Building, 4
ALEMANIA						
Budimex Bau		Budimex, S.A.	100,0%	0	Alemania	50968 Koeln (Niemy) Pfendmengesstrasse 5
AUSTRALIA						
Ferrovial Agronomía Australia PTY LTD		Ferrovial Agronomía UK, Ltda	100,0%	2	Australia	Level 12 95 Pitt Street Sydney NSW 2000
AEROPUERTOS						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100,0%	171	Madrid	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
CHILE						
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	99,9999%	0	Chile	Avda. Andrés Bello 2711, Las Condes, Santiago
HOLANDA						
Aeroco Netherlands B.V.		Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100,0%	-0	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam, the Netherlands.
Hubbo Netherlands , B.V.	Deloitte	Fincotel, S.L	100,0%	189	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam, the Netherlands

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 78

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

## Ferroviario S.A. y Sociedades Dependientes

AUTOPISTAS		Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>							
Cintra Infraestructuras, S.A.(a)	Deloitte	Ferroviario, S.A.	100,0%	1.782	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. - Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid	
Autopista del Sur, C.E.S.A (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	80,0%	199	España	Área de Peaje San Pedro - Ctra. del Pantano Roto, s/n ,29670, San Pedro de Alcántara (Málaga)	
Autopista Teresa Manresa, S.A (a)	Deloitte	Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	76,3%	445	España	Autopista C -16 Km. 41 - Castellbell i El Vilar ,08296, Barcelona	
Cintra Inversiones, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	320	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. - Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid	
Cintra Servicios , S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	19	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. - Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid	
Inversora de Autopistas del Sur, S.L	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	55,0%	0	España	Salida 4 Parla-Pinto Edificio de Oficinas, 28320 -Pinto (Madrid)	
Autopista Madrid Sur C.E.S.A	Deloitte	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	100,0%	633	España	Salida 4 Parla-Pinto Edificio de Oficinas, 28320 -Pinto (Madrid)	
Inversora de Autopistas del Levante, S.L	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	51,8%	0	España	Autopista Radial 4, Salida 4 Parla-Pinto,Edificio de Oficinas, Apartado de Correos nº 50,28320 Pinto (Madrid)	
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A.	Deloitte	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	100,0%	460	España	Autopista Radial 4, Salida 4 Parla-Pinto,Edificio de Oficinas, Apartado de Correos nº 50,28320 Pinto (Madrid)	
Laertida, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	531	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. - Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid	
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. - Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid	
M-203 Alcalá-Donnail (a)	Deloitte	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100,0%	60	España	Autopista Radial 4, Salida 4 Parla-Pinto,Edificio de Oficinas, Apartado de Correos nº 50,28320 Pinto (Madrid)	
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. - Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid	
Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. - Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid	
<b>PORTUGAL</b>							
Euroscut Norte Litoral, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	75,5%	57	Portugal	Rua de Agra Nova 704, 4485 - 040 Aveleda - Vila do Conde	
Euroscut -Sociedade Concessionária da Sout do Algarve, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	77,0%	20	Portugal	Silo da Franquesada, Apartado 1087,88101-1904 Loulé	
Euroscut Azores S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	89,0%	0	Portugal	Rua Hintze Ribeiro, 39, 1.º andar, 9500-049 Ponta Delgada, Açores	
Via Livre, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	84,0%	0	Portugal	Rua de Agra Nova 704, 4485 - 040 Aveleda - Vila do Conde	
<b>HOLANDA</b>							
Algarve International B.V.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	77,0%	0	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam	
407 Toronto Highway B.V.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	369	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam	
<b>POLONIA</b>							
Autostrada Poludnie, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	93,7%	0	Polonia	Stawki 4b, 01-040 Varsovia	
<b>CANADÁ</b>							
435238 Cintra Canada Inc.	Deloitte	407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	Canadá	Operation Center 6300 Steels Avenue West WoodbridgeON L4H 1S1	
<b>IRLANDA</b>							
Eurolink Motorway Operation (MH-M6), Ltd.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	66,0%	3	Irlanda	Toll Plaza Cappagh Nicholasstown, Co. Kildare	
Financinfrastructures	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	65	Irlanda	Toll Plaza Cappagh Nicholasstown, Co. Kildare	
Cinisc, Ltd	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	Irlanda	Administration Building Blackbull Toll Plaza, Quarryland, Dunboyne Co. Meath	
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd.	Deloitte	Cinisc, Ltd	95,0%	6	Irlanda	Administration Building Blackbull Toll Plaza, Quarryland, Dunboyne Co. Meath	

Ferroviario, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 79

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferroviario S.A. y Sociedades Dependientes

ESTADOS UNIDOS		Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
Cintra Zachry, LP	Deloitte	Cintra Texas Corp	84,2%	2	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
Cintra Zachry, GP	Deloitte	Cintra Texas Corp	85,0%	0	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
Cintra Texas Corp.	Deloitte	Cintra Holding US Corp	100,0%	2	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
Cintra US, LLC	Deloitte	Cintra Texas Corp	100,0%	0	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
Cintra Skyway LLC	Deloitte	Cintra Holding US Corp	100,0%	182	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1980, Chicago, Illinois 60601	
Cintra Holding US Corp	Deloitte	Laertida	100,0%	839	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
SCC Holdings LLC	Deloitte	Cintra Skyway LLC	55,0%	192	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1980, Chicago, Illinois 60601	
Skyway Concession Co.LLC	Deloitte	SCC Holding LLC	100,0%	424	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1980, Chicago, Illinois 60601	
Cintra ITR LLC	Deloitte	Cintra Holding US Corp / Cintra Texas Corp	68% / 1%	132	EEUU	52551 Ash Road, Granger, Indiana 46530	
Cintra NTE, LLC	Deloitte	Cintra Holding US Corp	100,0%	155	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
SH-130 Concession Company, LLC	Deloitte	Cintra Texas-56, LLC	65,0%	155	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
Cintra LIB, LLC	Deloitte	Cintra Holding US Corp	100,0%	106	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
LIB Infrastructure Group Holding, LLC	Deloitte	Cintra Holding US Corp	100,0%	139	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
LIB Infrastructure Group	Deloitte	Cintra LIB, LLC	100,0%	139	EEUU	Chevy Chase One, 7700 Chevy Chase Drive, Suite 500, 78752 Austin, Texas	
NTE Mobility Partners Holding , LLC	Deloitte	LIB Infrastructure Group Holding, LLC	51,0%	273	EEUU	4100 McEwen Road Suite 500 ,75244 Dallas, Texas	
NTE Mobility Partners , LLC	Deloitte	Cintra NTE, LLC	56,7%	106	EEUU	9001 Airport Freeway Suite 600 North Richard Hills, 76180 Texas	
NTE Mobility Partners Segment 2 - 4 LLC	Deloitte	NTE Mobility Partners Holding, LLC	100,0%	187	EEUU	9001 Airport Freeway Suite 600 North Richard Hills, 76180 Texas	
Tex-Toll Services, LLC	Deloitte	Cintra NTE, LLC	75,0%	0	EEUU	Chase Park Building 1, 7700 Chevy Chase Dr, Suite 500, Austin (Texas)	
	Deloitte	Cintra Holding US Corp	100,0%	0	EEUU	Chase Park Building 1, 7700 Chevy Chase Dr, Suite 500, Austin (Texas)	
<b>AUSTRALIA</b>							
Cintra Developments Australia PTY Ltd.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	Australia	Level 5, 95 Pitt Street, NSW, 2000, Sydney	

Ferroviario, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 80

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

## Ferroviál S.A. y Sociedades Dependientes

SERVICIOS		Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA						
Ferroviál Servicios, S.A. (a,j)	Deloitte	Ferroviál S.A.	99,9%		España	Príncipe de Vergara, 135, Madrid
Ferroservicios Auxiliares, S.A. (a,i)	Deloitte	Ferroservicios S.A.	99,0%	10	España	Príncipe de Vergara, 135, Madrid
Ferroservicios S.A. (a)	Deloitte	Ferroservicios S.A.	100,0%	18	España	Príncipe de Vergara, 135, Madrid
Vales de Castilla y León S.A. (a)	Deloitte	Ferroservicios S.A.	100,0%	0	España	Polygono Industrial Hervencias, fase 4, parcela 2, Avila
Andaluz de Señalizaciones S.A. (a)	Deloitte	Ferroservicios S.A.	100,0%	1	España	San Cristóbal, 16, Antequera (Málaga)
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a,i)	Deloitte	Ferroservicios S.A.	60,0%	8	España	Príncipe de Vergara, 135, Madrid
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a,i)	Deloitte	Ferroservicios S.A.	99,9%	561	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Cespa Contem S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	100,0%	13	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Ofieder S.A.	Deloitte	Cespa Contem S.A.	51,6%	0	España	Egino Berrí s/n, Azkoitia (Gipuzkoa)
Cespa Gestion Residuos S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	100,0%	75	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Contenedores Reus S.A. (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A.	75,5%	0	España	Cami Mas de Can Blasi s/n, Paridola Mas Colló, Reus (Tarragona)
Cespa Gestión Tratamientos de Residuos, S.A. (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A.	100,0%	21	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Econenergía Can Matar AIE	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A.	70,0%	0	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Econenergía Can Matar AIE	Deloitte	Cespa S.A.	30,0%	0	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Tratamiento de Residuos y Energías Valencianas S.A.	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A.	55,0%	1	España	Antonio Suarez, 48 Escalera 1, Entresuelo - Valencia
Albaida Residuos, S.L. (a)	Deloitte	Albaida Residuos SL	100,0%	2	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Técnicas Medioambientales Avarcaidas, S.L.			55,0%	0	España	Playa de las Almadrabillas, 17 Edificio Presidente, Fase B - Almería
Tratamiento de Residuos Medioambientales, S.L.			54,9%	0	España	Playa de las Almadrabillas, 17 Edificio Presidente, Fase B - Almería
Cespa Inversiones Ambientales S.A. (a)		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	60,0%	4	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Cespa Inversiones Ambientales S.A. (a)		Cespa Contem S.A.	40,0%	2	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Cespa Jardinería S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	100,0%	7	España	Herao, 20, Bilbao (Vizcaya)
Sikol, S.A. (a,i)		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	99,0%	5	España	Mérida, 4, Almerátraje (Badajoz)
Emp.Mixta Almerátraje, S.A.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	80,0%	3	España	Plaza de los Campos, 4 - 1ª planta 18009, Granada
Ingeniería Ambiental Granadina S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	60,0%	8	España	Plaza de la Merced, 4, Toledo
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	80,0%	0	España	Rosario, 6 planta 4ª Albacete
Ayora Gestión Biogas, S.L. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	80,0%	0	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Ecoparc de Can Matar, S.L.U. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	100,0%	11	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
Cespa Servicios Urbanos de Murcia, S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	100,0%	10	España	Avda. Catedral 6-8, 08002-Barcelona
<b>PORTUGAL</b>						
Cespa Portugal S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	100,0%	12	Portugal	Avda. Seveliano Falcao, Lote 2, Edificio Ambiente, Prior Velho (Loures), Portugal
Citrup Lda	Deloitte	Cespa Portugal S.A.	100,0%	1	Portugal	Lugar do Senho, Freguesia de Moreira, Maa (Portugal)
Ferroviál Construcões Gestao e Manutencao, S.A.	BDO	Ferroviál Servicios S.A.	97,5%	0	Portugal	Av. 24 de Julho, 102-E Lisboa
Novipav Investimentos SGEES, S.A.	BDO	Ferroservicios S.A.	100,0%	1	Portugal	Rua Gil Vicente, lote 33, Quinta do Serpa. (Vilabonga)
Sopovico Soc. Port. Vias de Com- Cons. Infraestructuras	BDO	Novipav Investimentos SGEES, S.A.	100,0%	19	Portugal	Rua Gil Vicente, lote 33, Quinta do Serpa. (Vilabonga)
<b>REINO UNIDO</b>						
Amey UK plc (a)	BDO LLP	Ferroviál Servicios, S.A. (i)	100,0%	311	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
<b>Ferroviál, S.A. - Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 81</b>						

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

## Ferroviál S.A. y Sociedades Dependientes

Amey UK Plc	BDO LLP	Ferroviál, S.A.	0,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey plc	BDO LLP	Amey UK plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey plc	BDO LLP	Ferroviál, S.A.	0,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey 1321 Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Airports Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Building Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Community Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Construction Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Datal Group Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Datal Ltd	BDO LLP	Amey OW Ltd	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Datal Security And Communications Ltd	BDO LLP	Amey Datal Group Ltd	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Datal Technology Ltd	BDO LLP	Amey Datal Group Ltd	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Facilities Partners Ltd	BDO LLP	Comax Holdings Ltd	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Fleet Services Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Group Information Services Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Group Services Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Highways Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Holdings Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Information Services Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Insurance Company PCC Ltd	BDO Guernsey	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Insurance Company PCC Ltd	BDO Guernsey	Sherard Secretarial Services Limited	holds 1 share	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Investments Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey IT Services Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey LG Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey LUL 2 Ltd	BDO LLP	Amey Tube Ltd	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey LUL Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd	BDO LLP	Amey Community Limited	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey OW Group Ltd	BDO LLP	Amey UK plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey OW Ltd	BDO LLP	Amey OW Group Ltd	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey OW Ltd	BDO LLP	Amey OW Group Ltd	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Programme Solutions Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Programme Management Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Properties Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Property Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Rail Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Railtech Ltd	BDO LLP	Amey OW Ltd	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Railways Holding Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	BDO LLP	Amey LG Ltd	66,7%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Services Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Technology Services Ltd	BDO LLP	Amey plc	100,0%	0	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Patrimonial (millones de euros)	Domicilio
Anney Trainlink Ltd		Anney Technology Services Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney Tube Ltd		JNP Ventures Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney Ventures Asset Holdings Ltd		Anney Investments Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney Ventures Ltd		Anney plc	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney Ventures Management Services Ltd		Anney Investments Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney Wye Valley Ltd		Anney LG Ltd	80,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Bushdole Ltd		Treasurepark Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Comax Holdings Ltd		Anney plc	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
JNP Ventures 2 Ltd		Anney Tube Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
JNP Ventures Ltd		Anney Ventures Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Shearand Secretariat Services Ltd		Anney plc	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Treasurepark Ltd		Anney Technology Services Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Wimco Ltd		Anney Railways Holding Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney Public Services LLP		Anney LG Ltd	66,7%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
TPH Holdings Limited		Anney OW Limited	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Transportation Planning International Limited		TPH Holdings Limited	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Nationwide Distribution Services Limited		Anney LG Ltd	100,0%	0	Reino Unido The Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Cespa UK Ltd		Cespa S.A.	100,0%	0	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford
Cespa Ventures Ltd		Cespa UK S.A.	100,0%	0	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford
Anney Cespa Ltd		Cespa UK S.A.	50,0%	0	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford
Anney Cespa Ltd		Anney LG Ltd	50,0%	0	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford
AnneyCespa (East) Holdings Limited		AnneyCespa Ltd	100,0%	59	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AnneyCespa (East) Limited		AnneyCespa (East) Holdings Limited	100,0%	0	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford, OX4 4DQ
AnneyCespa Services (East) Limited		AnneyCespa (East) Limited	100,0%	0	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford, OX4 4DQ
AnneyCespa WM (East) Limited		AnneyCespa Services (East) Limited	100,0%	0	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford, OX4 4DQ
Allerton Waste Recovery Park Interm. SPV Limited		AnneyCespa Limited	100,0%	0	Reino Unido Shearand Building, Edmund Halley Road, Oxford, OX4 4DQ
<b>CHILE</b>					
Grupos Chile S.A.		Ferrosar Infraestructuras, S.A.	66,0%	0	Chile Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Chile, S.L.		Ferrovial Servicios, S.A.	99,9%	0	Chile Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Chile, S.L.		Ferrosar Infraestructuras, S.A.	0,1%	0	Chile Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Antibiologista, S.L.		Ferrovial Servicios, S.A.	99,9%	0	Chile Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Antibiologista, S.L.		Ferrosar Infraestructuras, S.A.	0,1%	0	Chile Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
<b>POLONIA</b>					
FBScowis, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A.	51,0%	2	POLONIA Ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
FBScowis, S.A.		Budimex, S.A.	49,0%	2	POLONIA Ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
<b>MARRUECOS</b>					
Cespa Nadifa SARL		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	98,8%	-1	Marruecos Siège Social Villa Daryam , Lot 23 Golf , Cap Spartel -Tanger-
Cespa Nadifa SARL		Cespa Gestion Residuos S.A.	0,7%	0	Marruecos Siège Social Villa Daryam , Lot 23 Golf , Cap Spartel -Tanger-
<b>IRLANDA</b>					
Landmillie, Ltd.		Ferrovial Servicios S.A.	100,0%	76	Irlanda Eurolink Motorway Toll Plaza, Cappagh, Nicholasstown, Kildock, Co. Kildare

(i) El porcentaje restante pertenece a Can-am, S.A.

(r) El porcentaje restante pertenece a Ferrovial Algorrián, S.A., 25% y Ferrovial, S.A., 15%

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 83

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Patrimonial (millones de euros)	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>					
Grimalinvest S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	99,5%	14	España Nantaweg 165, 1043 BW, Amsterdam
Ferrovial FISA, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	99,0%	202	España Principe de Vergara, 135; 28002, Madrid

(i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

(b) Forman parte del Perímetro Fiscal de Cntra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

(c) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

(d) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

(FP) Integración proporcional

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 84

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

#### ANEXO I (continuación)

#### EMPRESAS ASOCIADAS (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia)

(Millones de euros)

AEROPUERTOS										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
<b>REINO UNIDO</b>										
Heathrow Airport Holdings, Ltd.	Deloitte	Huibo Netherlands	34%	1.592	Reino Unido	18.443	16.602	2.646	375	The Compass Centre, Nelson Road, Hounslow, Middlesex, TW6 2GW
Goya Airports S.a.r.l		Ferrovial Aeropuertos	30%	0	Luxemburgo	0	0	0	0	Rue Eugène Ruppert 19, L-2453 Luxembourg
<b>AUTOPISTAS</b>										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
<b>CANADÁ</b>										
407 International Inc. (a)	Deloitte	4352238 Cintra Canada Inc.	43%	254	Canadá	3.827	4.788	569	135	Operation Center 6300 Steeles Avenue West Woodbridge, ON L4H 1S1
407 East Development Group General Partnership	Deloitte	Toronto Highway, BV	50%	0	Canadá	442	441	63	1	400 Dundas Street East, Unit 2, Whitby, Ontario L1N 0K1
OHV and R027 East Development Group General Partnership		Toronto Highway, BV	50%	0	Canadá	1	0	1	1	401 Dundas Street East, Unit 2, Whitby, Ontario L1N 0K1
<b>ESPAÑA</b>										
Serrano Park, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	50%	0	España	108	101	5	-4	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, Edificio Alfredo Mahou, 28020, Madrid
A-334 Autovía del Almanzora	Ernst & Young	Cintra Infraestructuras, S.A.	24%	3	España	10	6	5	0	Méndez Núñez, 8, 2º.1 – 04001 Almería
A65 Benavente - Zamora	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	25%	10	España	10	0	0	0	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, Edificio Alfredo Mahou, 28020, Madrid
<b>ESTADOS UNIDOS</b>										
Statewide Mobility Partners LLC (IP) (a)	Deloitte	Cintra ITR LLC / Cintra Holding US Corp	49% / 1%	262	EELU	532	0	0	0	52551 Ash Road, 46530 Granger, Indiana
ITR Concession Company Holdings (IP) (a)	Deloitte	Statewide Mobility Partners LLC	100%	532	EELU	532	0	0	0	52551 Ash Road, 46530 Granger, Indiana
ITR Concession Company (IP) (a)	Deloitte	ITR Concession Company Holdings	100%	532	EELU	2.906	4.746	152	0	52551 Ash Road, 46530 Granger, Indiana
<b>GRECIA</b>										
Nea Odos, S.A.	Deloitte	Ferrovial S.A.	33,3%	0	Grecia	559	189	58	0	Nea Odos Themistokleous, 87, bajo dcha, 10683
Central Greece Highway	Deloitte	Ferrovial S.A.	33,3%	0	Grecia	523	366	8	0	1ST KM LAMIA, Atenas

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 85

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

CONSTRUCCIÓN										
Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
<b>ESPAÑA</b>										
Urbis Iudex et Causidicus, S.A.		Ferrovial Agromah, S.A.	22,0%	8	España	370	458	33	-4	C/Tanagona 161, 08014 Barcelona
Boremer, S.A.	Deloitte	Cadagua, S.A.	50,0%	2	España	25	20	26	0	Ribera del Lora 42, 28042, Madrid
Digenfin, S.L.	Deloitte	Aplicación Recursos Naturales, S.A. (a)	20,0%	0	España	51	53	3	-3	Paseo de la Castellana 103, 28046 Madrid
Tecnológica Lena, S.L.	Attest Consulting	Ferrovial Agromah, S.A.	50,0%	0	España	0	1	0	0	C/La Vega 5, 33620 Campanones, Principado de Asturias
Sociedad Concesionaria Baxo		Ferrovial Agromah, S.A.	50,0%	2	España	4	0	0	0	Polígono Industrial LALIN 2000, PAR C 26, 36430 Pontevedra,
<b>POLOÑA</b>										
Elektronizacja Poznań S.A.	Deloitte	Budimex, S.A.	30,8%	5	Pobania	20	10	26	-2	60-166 Poznań ul. Wieruszowska 12/16
PHU PROHOS Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	26,1%	0	Pobania	2	0	2	0	31-750 Kraków ul. Kocmyrzowska 13A
<b>SERVICIOS</b>										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
<b>ESPAÑA</b>										
Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A. Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.	50,0%	0	España	229	222	29	1	Calle Méndez Alvaro, 95, Madrid
Calle 30 S.A.	KPMG	Ferrovial Infraestructuras, S.A.	20,0%	77	España	557	134	122	55	C/ Isaac Peral, 1 Nave 44 - Leganés-28914 Madrid
Aetes, S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A.	9,2%	0	España	0	0	0	-0	Príncipe de Vergara, 135, Madrid
Ferrovial Air Traffic Services, S.A.		Ferrovial Servicios S.A.	50,0%	-	España	3	5	0	-3	Albarracín 44 - 28037 Madrid
Valdedominguez 2000, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	20,0%	1	España	12	8	6	0	Pol. Ind. Pla de la Vallonga, parcela 92, 03006 Alicante
Ingeniería Urbana S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	35,0%	4	España	38	21	41	3	Historiador Ramon d'Abadal i de Vinyals, 5, Edifici Sucre, Vc (Barcelona)
Reciclado de Residuos D'Osuna S.L.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	45,0%	0	España	4	3	6	0	Parcelsa El Feliu, Pasaje Piedad Negra s/n, Ctra Nacional 340, Km. 761,75, Xixona (Alicante)
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A.	Moore Stephens Ibergrup S.A.P.	Cespa Gestion Residuos S.A.	49,0%	2	España	17	9	8	1	Avda. Catedral 6-8, 08002- Barcelona
Compañía Especial de Recuperación y Reciclados de Residuos Reciclados S.L.		Cespa Gestion Residuos S.A.	42,1%	1	España	1	3	0	-0	

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 86

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

## Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Ecocat S.L.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	50,0%	7	España	30	22	25	-1	Cami Can Bros, 6. Martorell (Barcelona)
Sogriasis S.A.	Deloitte	Ecocat S.L.	50,0%	1	España	16	14	9	-1	Parque Empresarial Somozas s/n. 15955-As Somozas (A Coruña)
Ecocem S.A.		Ecocat S.L.	51,0%	0	España	1	1	1	-0	Cami Can Bros, 6. Martorell (Barcelona)
Gestó de Residuos Especiales de Catalunya S.A.	Deloitte	Ecocat S.L.	33,3%	-	España	8	13	25	3	Avda. Europa s/n. Pol. Ind de Constantí. 43120-Constantí (Tarragona)
Novais Medioambiente S.A.		Cespa Gestion Residuos S.A.	50,0%	-	España	5	5	2	0	Avda. Alfonso El Sabio, 36. Alicante
MOVITEC		Ecocat S.L.	50,0%	0	España	0	0	0	-0	Francisc Macià, 1. Martorell (Barcelona)
Ecoparc del Mediterrani, S.A.	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A.	48,0%	3	España	15	5	11	1	Avda. Eduard Maristany s/n. 08005-Adna del Besós (Barcelona)
Nora, S.A.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	40,0%	0	España	9	8	9	0	Passage de Sant Salvador, 25-27. Santa Coloma de Forners (Gerona)
Valnet Vic, S.L.	BDO Auditores, S.L.	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	49,0%	0	España	1	1	2	0	Mataró, 18. Pol. Ind. Sat. dels Pradals. Vic (Barcelona)
Nevasa	BDO Auditores, S.L.	Sitkol, S.A.	49,0%	3	España	16	8	3	1	Plaza Mayor 1. Vallvidrera
<b>PORTUGAL</b>										
Valor-RID Industrial Residuos	Martins Pereira & Asociados	Cespa Portugal, S.A.	35,3%	0	Portugal	1	0	0	0	Rua Quinta of Alem, 79. Freguesia de Pedros. Vila Nova de Gaia (Portugal)
Cespa Portugal - Ecoparale AEE	Martins Pereira & Asociados	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	20,0%	0	Portugal	11	11	0	-0	Carregal do Sal. Portugal
ANDORRA	Deloitte	Cespa Portugal S.A.	50,0%	-	Portugal	6	4	0	-0	Avda. Carlos Baebas, 174. Vila Nova de Fainalicao. Portugal
Centre de Tractament de Residus d'Andorra	Gaudi, S.I.	Cespa Portugal S.A.	29,0%	2	Andorra	140	134	0	0	Rua Sousa Aroso, 352. 1º andar, Rua 12. 4430-286 Paços de Pers (Portugal)
<b>REINO UNIDO</b>										
Amey Ventures Investments Ltd	BDO LLP	Amey Investments Ltd	49,634%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Ventures Investments Ltd	BDO LLP	Amey Fleet Services Limited	0,332%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AHL Holdings (Manchester) Ltd	Deloitte LLP	Amey Ventures Investments Ltd	50%	-	Reino Unido	11	12	0	-2	1 Kingsway, London WC2B 6AN
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	Deloitte LLP	AHL Holdings (Manchester) Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	1 Kingsway, London WC2B 6AN
AHL Holdings (Wakefield) Ltd	Deloitte LLP	Amey Ventures Investments Ltd	50%	-	Reino Unido	7	8	0	-1	1 Kingsway, London WC2B 6AN
Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	Deloitte LLP	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	1 Kingsway, London WC2B 6AN
ALC (Superhollow) Ltd	KPMG LLP	Amey Ventures Investments Ltd	50%	-	Reino Unido	51	44	6	7	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
ALC (FMC) Ltd	KPMG LLP	ALC (Superhollow) Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012. - 87

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012

## Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ALC (Hodco) Ltd	KPMG LLP	ALC (Superhollow) Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
ALC (SPC) Ltd	KPMG LLP	ALC (Hodco) Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	100%	-	Reino Unido	72	82	-1	-11	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Belfast Schools Partnership PFI Co. Ltd	BDO LLP	Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	33,334%	-	Reino Unido	74	90	-0	-16	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Birmingham Highways Ltd	BDO LLP	Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co. Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Management Services Ltd	70%	-	Reino Unido	0	0	-0	-0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Lagan Roads Holdings Ltd	BDO LLP	Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co. Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Lagan Roads Financial plc	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	50%	-	Reino Unido	94	94	-0	-1	Rosemount House, 21-23 Sydenham Rd, Belfast BT3 9HA
Amey Lagan Roads Financial plc	BDO LLP	Amey Ventures Investments Limited	0,002%	-	Reino Unido	0	0	0	0	Rosemount House, 21-23 Sydenham Rd, Belfast BT3 9HA
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	BDO LLP	Amey Lagan Roads Holdings Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	Rosemount House, 21-23 Sydenham Rd, Belfast BT3 9HA
Amey Lighting (Norfolk) Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	100%	-	Reino Unido	22	27	0	-5	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
E4D & G HOLDCO Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
E4D & G Project Co Ltd	BDO LLP	E4D & G Holdco Ltd	85,0%	-	Reino Unido	66	73	0	-6	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
EduAction (Walham Forest) Ltd (IP)	PKF (UK) LLP	Amey plc	50%	-	Reino Unido	0	-0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	KPMG LLP	Amey Ventures Investments Ltd	25,167%	-	Reino Unido	20	23	0	-3	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	KPMG LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	8,0%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)	KPMG LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50%	-	Reino Unido	3	2	0	1	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	KPMG LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	2%	-	Reino Unido	14	15	0	-1	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Integrated Bradford LEP Ltd	KPMG LLP	Integrated Bradford LEP Ltd	4%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd	KPMG LLP	Integrated Bradford LEP Ltd	80%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Integrated Bradford SPV One Ltd	KPMG LLP	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
			100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012. - 88

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Integrated Bradford SNV Two Ltd	KPMG LLP	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4PQ
RSP (Holdings) Ltd	KPMG LLP	Amey Ventures Investments Ltd	35,0%	-	Reino Unido	25	31	0	0	0	0	0	-6	0	Capella Bldg (10th floor), 60 York Street, Glasgow G2 8JX
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd (Avon & Somerset) Holdings Ltd	KPMG LLP	RSP (Holdings) Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Capella Bldg (10th floor), 60 York Street, Glasgow G2 8JX
Amey Ventures (Avon & Somerset) Ltd	Deloitte LLP	Amey Ventures Investments Ltd	20,004%	-	Reino Unido	8	9	0	0	0	0	0	-2	0	1 Kingsway, London WC2B 6AN
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	Deloitte LLP	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 Kingsway, London WC2B 6AN
Yaris Wood Immigration Ltd	KPMG LLP	Amey Programme Management Ltd	50%	-	Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Southside, 50 Victoria Street London SW1E 6QT
GEO Amey PECS Limited	Grant Thornton	Amey Community Limited	50%	-	Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4PQ
Amey Halam Highways Holdings Limited	BDO LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	33,333%	-	Reino Unido	19	22	0	0	0	0	0	-2	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4PQ
Amey Halam Highways Limited	BDO LLP	Amey Halam Highways Holdings Ltd	100%	-	Reino Unido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4PQ
<b>QATAR</b>															
Ferrovial Qatar LLC	Deloitte	Ferrovial Services, S.A.	49,0%	1	Qatar	1	2	0	0	0	0	0	-1	0	Dirección: PO Box 19517 Doha- Qatar

**INMOBILIARIA**

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
<b>ESPAÑA</b>										
Promociones Hábitat (1)		Ferrovial FISA	20,0%	0	España	0	0	0	0	Avenida Diagonal 453, 08006 Barcelona
(1) Sin información de los interventores										

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2012 - 89

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2012  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Las páginas que anteceden, visadas por el Secretario del Consejo de Administración, contienen las cuentas anuales consolidadas - balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y la memoria - de FERROVIAL, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2012, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 19 de febrero de 2013, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, todos los administradores firman a continuación.

\_\_\_\_\_  
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo  
Presidente

\_\_\_\_\_  
D. Santiago Bergareche Busquet  
Vicepresidente

\_\_\_\_\_  
D. Joaquín Ayuso García  
Vicepresidente

\_\_\_\_\_  
D. Íñigo Meirás Amusco  
Consejero Delegado

\_\_\_\_\_  
D. Jaime Carvajal Urquijo  
Consejero

\_\_\_\_\_  
Portman Baela, S.L.  
P.p. D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejero

\_\_\_\_\_  
D. Juan Arena de la Mora  
Consejero

\_\_\_\_\_  
D. Gabriele Burgio  
Consejero

\_\_\_\_\_  
Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejera

\_\_\_\_\_  
D. Santiago Fernández Valbuena  
Consejero

\_\_\_\_\_  
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans  
Consejero

\_\_\_\_\_  
Karlovy S.L.  
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejero

**Deloitte.**

Deloitte, S.L.  
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1  
Torre Picasso  
28020 Madrid  
España  
Tel.: +34 915 14 50 00  
Fax: +34 915 14 51 80  
www.deloitte.es

**INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS**

A los Accionistas de  
FERROVIAL, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de FERROVIAL, S.A. (la Sociedad Dominante) y Sociedades Dependientes (el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2012, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Como se indica en la Nota 2.1 de la memoria adjunta, los Administradores de la Sociedad Dominante son responsables de la formulación de las cuentas anuales consolidadas del Grupo, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas del ejercicio 2012 expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2012, así como de los resultados consolidados de sus operaciones y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2012 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad Dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes.

DELOITTE, S.L.  
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692

Javier Parada Pardo  
19 de febrero de 2013

# informe de auditoría

# responsabilidad corporativa

188

responsabilidad corporativa

198

integridad ética

206

compromiso con los grupos de interés

212

medio ambiente

240

capital humano

252

derechos humanos

258

seguridad y salud

266

calidad

274

innovación

282

cadena de suministro

292

compromiso social

306

sobre este informe

310

verificación independiente

314

índice de contenidos

316

enfoques de gestión  
indicadores centrales

320

directorio

# responsabilidad corporativa

Ferrovial está adherida al Pacto Mundial de las Naciones Unidas (The Global Compact) desde 2002. La compañía ratifica anualmente su compromiso con dicha institución y tiene como estándar sus principios para las actuaciones en todo el mundo.

## Plan 20.13

A través del Plan 20.13, plan estratégico de Responsabilidad Corporativa, Ferrovial pretende mejorar la competitividad, desarrollar la sostenibilidad de la compañía y proteger su reputación, aportando valor a largo plazo para la sociedad y sus públicos de interés.

Este plan tiene como objetivo vincular la Responsabilidad Corporativa al posicionamiento en Infraestructuras Inteligentes que define a Ferrovial. Es decir, infraestructuras eficientes, accesibles, limpias y humanas, que mejoren la calidad de vida de la sociedad. Para ello se llevó a cabo un análisis previo que permitió orientar los objetivos y las líneas de acción a incluir en el mismo:

### Inversores

- Revisión de las políticas de inversores institucionales a la hora de adoptar criterios sociales, ambientales y de gobierno corporativo en el proceso de creación de carteras de inversión.

### Índices de Sostenibilidad

- Análisis de las fortalezas y debilidades identificadas en las evaluaciones realizadas por los principales índices.

### Revisión de buenas prácticas

- Análisis de las prácticas en materia de RC destacables en el sector.

El Plan 20.13 contempla objetivos que ayudan a definir el posicionamiento de Ferrovial en tres mercados clave:

### Capitales:

- Liderar los índices de sostenibilidad.
- Reforzar el atractivo en los criterios ESG de los inversores institucionales y posicionarse entre los ISR.

### Sociedad:

- Representatividad en iniciativas de RC.
- Desarrollar mesas de diálogo con grupos de interés.

### Empleo:

- Poner en valor la RC frente a empleados y potenciales candidatos.

Ferrovial entiende su Responsabilidad Corporativa como una función estratégica para crear valor a largo plazo para todos los públicos de interés y para la sociedad. La creación de Responsabilidad Corporativa está integrada en la cultura empresarial y en la forma de hacer de la compañía, es transversal y alcanza toda la actividad de Ferrovial en su relación con el entorno.

Tras este análisis se definieron seis áreas de actuación prioritaria:

- Gobierno Corporativo:** Los esfuerzos se centran en la transparencia, reforzando la comunicación a inversores y analistas con información sobre el desempeño no financiero. La meta es velar por la consecución de los objetivos de negocio guiados por el interés social.
- Códigos de Buena Conducta:** Ferrovial es consciente de la necesidad de fomentar el respeto a los Derechos Humanos en toda la cadena de valor y difundir los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Además, pone especial énfasis en procesos y medidas para combatir la corrupción, la extorsión y el soborno.
- Personas:** Las políticas de igualdad, diversidad y conciliación, así como la seguridad laboral, tienen especial relevancia para Ferrovial. También en todo lo referente a la seguridad y prevención de riesgos.
- Medio Ambiente y Sociedad:** La gestión medioambiental, referente en el sector, trabaja en la medición y reducción de huella de carbono y eficiencia energética. Merecen especial atención los programas de movilidad, la reducción de consumos y el fomento y uso de materiales reciclados. En el ámbito social, la empresa cuenta con sus profesionales para desarrollar proyectos de infraestructuras en países en desarrollo. Los esfuerzos se centran también en la accesibilidad y proyectos de investigación e innovación en torno al concepto de Infraestructuras Inteligentes.
- Innovación:** El objetivo es contribuir a la competitividad de Ferrovial, a través de proyectos de I+D+i sostenibles.
- Grupos de Interés:** Ferrovial plantea acciones para medir la percepción de los grupos de interés y la posición de la compañía en los principales índices de sostenibilidad.

Ferrovial informa sobre la gestión económica, social y ambiental de una manera conjunta para dar una visión global de la compañía y mostrar el impacto de su actividad en sus grupos de interés.

## Comité de RC

Este órgano es el responsable de desarrollar, implantar y supervisar las políticas de RC de la compañía.

El Comité se constituye en el nexo de unión de los negocios y la corporación con la Alta Dirección, reportando resultados y proponiendo iniciativas en materia de RC. Está integrado por las distintas áreas de la compañía vinculadas a la responsabilidad corporativa y por un representante de cada línea de negocio:

Áreas Corporativas:

- RRHH
- Calidad y Medio Ambiente
- Innovación
- Riesgos
- Secretaría General
- Comunicación y Responsabilidad Corporativa

Negocios:

- Servicios
- Autopistas
- Construcción
- Aeropuertos

## Cuadro de Mando

Ferrovial informa sobre la gestión económica, social y ambiental de una manera conjunta para dar una visión global de la compañía y mostrar el impacto de su actividad en sus grupos de interés, siguiendo las pautas del IIRC (International Integrated Reporting Committee) del Informe Integrado.

El Cuadro de Mando está formado por los principales indicadores de situación, gestión y reconocimiento que miden los impactos económicos, sociales y medioambientales, así como el desempeño de Ferrovial en relación con los asuntos relevantes y las líneas de actuación establecidas en su plan director de Responsabilidad Corporativa.

La información recogida en este panel se ha recopilado siguiendo normas de consolidación y trazabilidad, integrando los distintos ámbitos de la Responsabilidad Corporativa.

	2012	2011	2010
<b>FINANCIEROS<sup>1</sup></b>			
Ingresos (M€)	7.686	7.446	9.384
RBE (M€)	927	817	1.247
Remuneración a los empleados (M€)	2.142	2.018	2.815
<b>MEDIOAMBIENTALES<sup>2</sup></b>			
Emisiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas (Teq CO <sub>2</sub> ) (Scope 1+ Scope 2)	594.010	1.063.677	1.906.089
Intensidad de Carbono (Teq CO <sub>2</sub> /ventas) (Scope 1 y 2)	77,92	90	nd
Emisiones evitadas (Teq CO <sub>2</sub> )	1.310.289	1.044.264	925.296
Consumo de agua (m <sup>3</sup> )	2.615.816	6.291.898	5.397.374
Residuos reciclados (kg)	13.952.753	81.492.746	23.390.101
Actividad certificada en ISO 14001 (%)	81	70	70
<b>SOCIALES<sup>2</sup></b>			
<b>INTEGRIDAD ÉTICA</b>			
Investigaciones por comunicaciones sobre el Código Ético	31	63	112
<b>CAPITAL HUMANO</b>			
Plantilla media	57.276	69.990	100.995
Plantilla a cierre del ejercicio	55.159	68.008	101.404
Plantilla internacional (%)	38	48	62
Plantilla con contrato indefinido (%)	79	78	83
Índice de rotación (%)*	2,7	2,3	6,7
Inversión en formación / facturación (%)	0,21	0,16	0,34
Inversión en formación / empleado (€)	285	230	406
Empleados evaluados en desempeño (%)**	91	96	97
Empleados con retribución variable (%)	20	12	13
Variación de la plantilla (%)***	-7	-30	-6,60
Inversiones en países OCDE (%)	99	99	100
Empleados cubiertos por convenios colectivos (%)	79	79	74,5
Mujeres en plantilla (%)	31	31	33
<b>SALUD Y SEGURIDAD</b>			
Índice de Incidencia	60,02	65,37	81,44
Índice de Frecuencia	39,19	38,30	45,30
Índice de Gravedad	0,91	0,94	0,95
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	202.523	374.721	445.564
Actividad certificada en OHSAS (%)	91	nd	nd
<b>CALIDAD</b>			
Actividad certificada en ISO 9001 (%)	81	71	67
Satisfacción de clientes (O a 5)	4	4	4,1
<b>CADENA DE SUMINISTRO</b>			
Número proveedores	57.458	60.795	96.724
Proveedores evaluados	8.402	8.360	9.876
Proveedores rechazados	773	685	735
Incidencias con proveedores	508	607	303
<b>INNOVACIÓN</b>			
Inversión en I+D+i (M€)	32,6****	51,2	45,0
<b>INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD</b>			
Contribución económica a la Comunidad (M€)****	4,4****	4,8	5,9
Proyectos de apoyo a la Comunidad	346	853	574
Beneficiarios en proyectos sociales	51.816	1.696.938	934.985

<sup>1</sup> Debido a la venta del 5,88% de BAA en octubre de 2011 se han reexpresado las cuentas del ejercicio 2010, ver nota 2.3 a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2011.

<sup>2</sup> Los años 2012 y 2011 no son comparables debido a la salida de Heathrow Airport Holdings, HAH (antigua BAA), del perímetro de consolidación.

\* Hace referencia a las bajas voluntarias.

\*\* Sobre plantilla de estructura en España en 2011 y 2010; en 2012 se considera también Ferrovial Agroman UK, Ferrovial Agroman USA y Webber.

\*\*\* Calculado con perímetro constante entre 2011 y 2012.

\*\*\*\* Se incluyen aportaciones voluntarias y obligatorias según metodología LBG. Los datos 2010 y 2011 incluyen como aportaciones obligatorias los pagos por expropiaciones de terrenos a PMSB.

\*\*\*\*\* Esta cifra incluye 769 mil euros correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D+i e Inversión en la comunidad.



## Materialidad

En 2012 ha concluido la segunda fase del estudio para la identificación de los asuntos materiales de Ferrovial en el ámbito de la Responsabilidad Corporativa, proyecto que comenzó en 2011.

Para la definición de la información presentada en el Informe Anual, se han analizado los asuntos materiales de Ferrovial, en base a las conclusiones, se ha elaborado una matriz. Este análisis ayuda a identificar lo que es importante para la compañía, gestionar los puntos críticos, establecer objetivos y planes de acción y priorizar los asuntos que interesan a los distintos grupos de interés.

Esta matriz definitiva se ha creado a partir de la confluencia de la visión de un grupo seleccionado de *stakeholders* internos de la compañía y de las percepciones de los grupos de interés externos: proveedores, sindicatos, organizaciones no gubernamentales, expertos en responsabilidad corporativa, comunidad académica y medios de comunicación.

En una primera fase se elaboró una matriz de materialidad del sector de la gestión de infraestructuras, analizando para ello:

- Criterios ESG seguidos por los inversores institucionales.
- Temas relacionados con la Responsabilidad Corporativa en las Juntas Generales de Accionistas de empresas del sector.
- Documentos e informes relevantes en la materia de las organizaciones internacionales.

- Seguimiento realizado por los medios de comunicación, tanto a nivel nacional como internacional, a los distintos asuntos de Responsabilidad Corporativa.

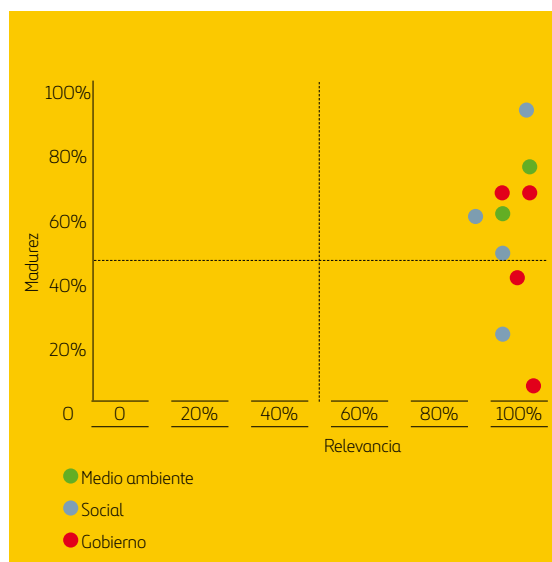
La segunda fase, desarrollada durante 2012, se ha concretado en una serie de entrevistas a: 10 prescriptores internos y 15 prescriptores externos, que han dado su opinión sobre los distintos ámbitos de la Responsabilidad Corporativa, y su relación con Ferrovial.

A lo largo del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa se abordan, priorizan y destacan los temas materiales, que orientan todo el contenido desarrollado en el documento. La matriz proporciona la base para la elaboración del contenido de esta publicación considerando que cubren las expectativas de los grupos de interés según la norma AA1000APS.

Los 78 temas detectados se han clasificado en 15 grupos y a su vez, se han obtenido los diez temas más relevantes:

- Disponer de un sistema de gestión global de seguridad y salud laboral. ●
- Incluir la sostenibilidad en la inversión de proyectos de innovación. ●
- Seguir los estándares internacionales en materia de ética e integridad. ●
- Ligar la remuneración de directivos a desempeño ESG de la compañía. ●
- Que el Consejo sea el máximo responsable de asuntos ESG. ●
- Proporcionar formación global a todo el personal en ética y anticorrupción. ●
- Analizar riesgos y oportunidades para todas las operaciones en materia de:
  - Cambio climático ●
  - Derechos Humanos ●
  - Sostenibilidad ●
- Incluir materias ESG en reuniones con inversores y otros grupos de interés. ●

La Matriz de Materialidad se ha considerado como una herramienta muy útil tanto para escuchar activamente a los grupos de interés, como para definir y comunicar prioridades y compromisos de la compañía.



## Progreso en 2012

- **Gobierno Corporativo:** La puntuación en DJSI de Corporate Governance ha mejorado un 10% desde 2010. Esto supone un gran avance en el compromiso de Ferrovial por la transparencia en la información al mercado y su reconocimiento por terceros acreditados.
  - Próximos pasos: Finalizar el documento *equity story* a disposición de inversores y analistas con el desempeño no-financiero de la compañía.
- **Códigos de Conducta:** Clasificación de proveedores mediante una metodología basada en los principios del Pacto Mundial. Ferrovial ha adoptado el modelo de análisis de proveedores en base al riesgo propuesto por el Pacto Mundial de Naciones Unidas. A través de este análisis Ferrovial pretende tener una idea clara de que sus compromisos se extienden a su cadena de suministro y que dispone de herramientas para valorar a los mismos en base a: riesgo marca, país o producto. En la actualidad, dicho modelo de análisis se encuentra en proceso de valoración interna habiendo sido presentado ya al Comité Global de Compras.
  - Próximos pasos: Finalización del periodo de análisis de la metodología de valoración de proveedores en base a criterios RC.

- **Personas:** Seguimiento de las 65 iniciativas ya implantadas, en base a los planes de acción establecidos según los resultados de la última Encuesta de Clima Laboral realizada por los empleados de Ferrovial.
  - Próximos pasos: Realización de la edición 2013 de la encuesta de clima laboral a los empleados.
- **Innovación:** Ferrovial continúa con el desarrollo de proyectos de innovación sostenible. La compañía invierte una parte importante de su capital en la realización de proyectos de innovación, es miembro de diferentes organizaciones y participa en las principales iniciativas públicas o privadas que se desarrollan en todo el mundo en relación con la innovación, promoviendo el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre expertos en esta materia.
  - Próximos pasos: Continuidad de los proyectos de innovación sostenible.

- **Medio Ambiente y Sociedad:** Ferrovial se está posicionando como proveedor de infraestructuras y servicios de bajas emisiones. Continúa con la medición y gestión de la huella de carbono estableciendo compromisos públicos para la reducción de las emisiones. El Plan de Movilidad, que comenzó en 2008, se ha extendido progresivamente a las principales sedes corporativas del grupo.
  - Próximos pasos: Según las líneas estratégicas establecidas por la Dirección de Medio Ambiente, seguimiento y cumplimiento de los objetivos establecidos en el marco 2013-2020.

El Plan de voluntariado corporativo y medición de impacto de la acción social: A través de su Programa Infraestructuras Sociales Ferrovial ha consolidado un modelo de voluntariado profesional que incluye el asesoramiento a ONG tanto en sede como en terreno. Los profesionales de Ferrovial son seleccionados en virtud de su perfil técnico para dar soporte a los proyectos de cooperación internacional que la empresa lleva a cabo. De esta forma, Ferrovial no sólo financia estas iniciativas, sino que participa de su implementación desde el principio estando presente en todas las fases de desarrollo. A su vez se está trabajando en distintas metodologías de medición de impacto de la acción social y participa activamente en la configuración de las mismas, aportando su experiencia y forma de entender el impacto social.

- Próximos pasos: Presentar el plan de acción y los objetivos del compromiso de Ferrovial con su cadena de suministro. Diseñar una plataforma informativa con todo lo relativo a la acción social y al voluntariado corporativo. En cuanto a la medición de impacto, seleccionar aquella plataforma que reúna las características y las garantías necesarias para procurar una medición creíble y trazable.
- **Grupos de Interés:** Programa de encuentros con grupos de interés y estudio de asuntos relevantes para Ferrovial que ha dado lugar a la Matriz de materialidad.
  - Próximos pasos: III Foro de *Stakeholders* y actualización del Plan 20.13 en base a las conclusiones del análisis de los asuntos materiales, la evolución y resultados de los índices de sostenibilidad y a la revisión final de Plan 20.13.

## Premios y reconocimientos

Ferrovial valora ser reconocida por sus grupos de interés, así como por sus propios empleados, como una compañía innovadora y sostenible. Prueba de ello son los premios y reconocimientos que la empresa ha obtenido a lo largo del año:

### Febrero

Dos premios para las obras de Ferrovial Agroman. Ferrovial Agroman ha resultado premiada en la XVI Edición de los Premios de Arquitectura de la Región de Murcia con el “Premio de Arquitectura de la Región de Murcia 2011”, por la rehabilitación del Edificio del Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena, ejecutada por la Universidad Politécnica de Cartagena.

Además, el “Salón Internacional de la Piscina” de la Fira de Barcelona y el Institut de Tecnología de la Construcción de Catalunya, han otorgado a la Piscina Municipal de Toro, construida por Ferrovial Agroman, el premio “Premio Piscina BCN 2011 Instalación Deportiva Recreativa”.

### Marzo

Budimex recibe el accésit como Constructora del año 2011 en la categoría Contratista General así como un accésit especial “Personalidad del Sector” que fue entregado a Dariusz Blocher, Presidente de la compañía, por la gestión eficaz de la empresa y su éxito de mercado en el año 2011.

Los premios de la Revista *Builder*, dedicada a la construcción, arquitectura y negocios, otorgan el reconocimiento a las mejores constructoras, instituciones, organizaciones y universidades que actúan a favor del sector de construcción o que lo apoyan mediante sus conocimientos, tecnologías y servicios.

Cespa galardonada con el premio “Ecofira Innovación”. Las Ferias del Medio Ambiente y la Energía han entregado sus premios a los proyectos más innovadores: El “Proyecto Biofuel”, que presentaron conjuntamente Cespa, Ambiensys e Imecal, ha sido galardonado por el novedoso tratamiento de residuos sólidos urbanos (RSU) para hacer posible la obtención de bioetanol de segunda generación a partir de la fracción orgánica del RSU. En el proceso de tratamiento de residuos desarrollado en el “Proyecto Biofuel” se ha conseguido una reducción

de más del 35% de los rechazos de planta con destino al vertedero. El proyecto fue subvencionado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en el programa de ayudas “Acción estratégica y cambio climático-Año 2008”.

Ferrovial Agroman incluida en el Anuario de Arquitectura Española 2011. Entre las 24 obras arquitectónicas más destacadas del año que recoge, se encuentran el Parque Empresarial de Arte Sacro y el Aulario de la Universidad Pablo Olavide. El primero, para responder a las necesidades de un sector de gran arraigo en la capital andaluza, el de la artesanía sacra, ; y el segundo, construido debido a la creciente demanda de nuevos aularios y residencias para la universidad.

Ferrovial premiada por sus actuaciones ambientales. Ferrovial ha recibido una mención de Honor en la V edición del Premio Acueducto de Segovia por las actuaciones ambientales llevadas a cabo en la Autopista “M3 Clonee North of Kells”, en Irlanda.

Los trabajos ambientales consistieron en la realización de actuaciones arqueológicas, como ha sido la preservación del “Hill of Tara”, un elemento histórico para la República de Irlanda; actuaciones de protección de la hidrología, calidad de las aguas y de la vegetación y hábitats de interés comunitario, y la formación ambiental a todo el personal responsable de la obra, entre otros.

Ferrovial, “Mejor Valor Bursátil 2011”. Ferrovial ha sido elegida por los lectores del semanario *Inversión* como el mejor valor bursátil de 2011. Este premio reconoce la fortaleza bursátil de la compañía, cuyas acciones se revalorizaron un 25,4% en 2011, y demuestra su buena situación financiera en el actual contexto de mercado. Los premios *Inversión*, que celebran su vigésima edición, son otorgados por los lectores de esta publicación especializada en el mundo del ahorro y la inversión, a través de su votación durante cuatro semanas.

### Abril

Ferrovial, premiada por el Consorcio de Transportes de Madrid por fomentar la movilidad sostenible en sus sedes. En la primera edición de sus Premios a la Promoción del Transporte y la Movilidad Sostenible, el Consorcio de Transportes de Madrid ha premiado a Ferrovial en la categoría de Empresas Privadas por la implantación de planes de movilidad en todas sus sedes.

Este premio reconoce el plan de movilidad que engloba a empleados, empresa (flotas, viajes de negocios y subcontratas), así como a la movilidad de los usuarios de las infraestructuras que gestiona (autopistas y aeropuertos).

### Mayo

Ferrovial galardonada en los premios Capital Humano 2012.

Ferrovial ha sido premiada en la categoría de Política Estratégica de Formación y Desarrollo por ser pionera en su sector con la creación de la Universitat Ferrovial Summa y por establecer un itinerario formativo para toda la línea de mando vinculado a los resultados del *feedback 360°*.

La revista *Capital Humano*, de la editorial Wolters Kluwer, entrega estos prestigiosos premios que este año alcanzan su 16ª edición.

Ferrovial, premio “Salmón” al mejor valor bursátil en 2011. Ferrovial ha sido seleccionada, por cuarta vez, por los lectores del diario económico *Expansión* como la compañía con mejor comportamiento bursátil en España durante 2011.

El premio Salmón, en su vigesimotercera edición, no sólo ha reconocido la positiva evolución de Ferrovial en el último año que ha tenido una revalorización del 25,4%, y del 38,5% con respecto del Ibex35, sino también su trayectoria empresarial, fortaleza financiera, gestión y transparencia.

Las votaciones de los lectores de *Expansión*, que se decantaron por Ferrovial, reconocieron igualmente la posición de liderazgo de Ferrovial en el mercado de infraestructuras de transporte, su estrategia y su presencia internacional.

Ferrovial, primera empresa en recibir el distintivo Empresa Más Igual de la Comunidad de Madrid. En el marco de la entrega de los galardones de la VIII Edición del Premio “Madrid Empresa Flexible”, la entonces presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, concedió a Ferrovial el distintivo Empresa más igual en un acto celebrado en la sede de Ferrovial.

Esta es la primera vez que la Comunidad de Madrid otorga este reconocimiento a una empresa por el fomento y la puesta en marcha de iniciativas en materia de igualdad de oportunidades, en concreto, por el Plan IGUALA + de Ferrovial.

Este nuevo reconocimiento tiene como objetivo impulsar el compromiso de,bierno de la Comunidad de Madrid con la igualdad de oportunidades como elemento necesario para construir una sociedad más justa, equilibrada y sana, y un tejido empresarial más productivo, rentable y competitivo.

## Junio

Ferrovial recibe el Premio CLARES a la Responsabilidad Social en la categoría “Cooperación Internacional al Desarrollo”. El presidente mexicano, Felipe Calderón, entregó recientemente los Premios de Responsabilidad Social y del Centro Latinoamericano de Responsabilidad Social (CLARES) a la Responsabilidad Social 2012 en el marco del V Congreso Internacional de RS celebrado en la Universidad Anáhuac México Norte. La labor de Ferrovial en el campo de Cooperación al Desarrollo fue reconocida y premiada dentro de la categoría de “Cooperación Internacional al Desarrollo”, donde Gonzalo Sales recibió el galardón otorgado a la Alianza Ferrovial-Amref.

## Julio

Ferrovial finalista en los premios británicos Business in the Community de Responsabilidad Corporativa. El programa ‘Infraestructuras Sociales’ de Ferrovial ha sido seleccionado por Business in the Community como finalista para los premios internacionales ‘Awards for Excellence’. El comité asesor ha destacado la integración de financiación, recursos y seguimiento de los proyectos que se desarrollan dentro del programa. Los ‘Awards for Excellence’ son los premios británicos más influyentes y reconocidos en materia de Responsabilidad Corporativa.

Ferrovial galardonada con el premio de Responsabilidad Social Empresarial de la FCM de Comisiones Obreras. Ferrovial ha sido galardonada con el premio de la Fundación de Construcción y Madera de Comisiones Obreras (CCOO) en la categoría de ‘Compromiso con la Comunidad’ en la segunda edición de estos premios, en reconocimiento a la labor de Ferrovial en diferentes proyectos que están permitiendo una sociedad más justa y equitativa, en colaboración con un importante número de organizaciones del tercer sector, contribuyendo a la consecución de los Objetivos del Milenio, con prácticas concretas para cada uno de ellos.

Ferrovial, galardonada de nuevo por su relación con inversores en los IR. Ferrovial ha sido reconocida por la presti-

giosa publicación IR Magazine –Investor Relations Magazine–, como mejor compañía en Relación con Inversores en el sector de la infraestructuras de transporte en el ámbito europeo por segundo año consecutivo. Sólo un 25% de las compañías que fueron distinguidas el pasado año, lo han vuelto a ser en este 2012.

Los premios que concede *IR Magazine*, los más prestigiosos en el sector de la Relación con Inversores, destacan las acciones y competencias de los premiados a la hora de mejorar la comunicación con sus accionistas e inversores. La selección de los galardonados se realiza a través de un riguroso proceso que comprende entrevistas con 500 inversores y analistas de toda Europa.

## Agosto

Amey ha sido galardonada con la acreditación de Oro de ‘Investors in People’. Esta acreditación es un estándar independiente, referente de buenas prácticas en Recursos Humanos. Se trata de un gran logro y un testimonio de hasta qué punto ha progresado Amey, después de haber alcanzado previamente la Plata en la última evaluación en 2009.

El proceso de evaluación incluye entrevistas con más de 300 empleados. Los evaluadores de ‘IiP’ han considerado el progreso de Amey destacando fundamentalmente los valores internos de la compañía, los cuales suponen una influencia profunda y positiva en el buen funcionamiento de la empresa.

Cespa premiada en el Congreso Nacional de Parques y Jardines. Cespa ha sido galardonada, en el Congreso Nacional de Parques y Jardines Públicos celebrado en León, con el “premio Revista PARJAP” al mejor artículo publicado durante el último año en dicha revista.

La temática del artículo, escrito conjuntamente por Cespa, Patrimonio Nacional, y dos técnicos de una subcontrata de Cespa, fueron los tratamientos fitosanitarios, enmarcados dentro del contrato vigente que tiene Cespa con Patrimonio Nacional para la Conservación de jardines históricos.

## Noviembre

Ferrovial recibe el Premio a la Internacionalización por su destacable proyección mundial. El Club de Exportadores e Inversores ha celebrado la X Edición de los Premios a la Internacionalización, en donde Ferrovial ha recibido el galardón en la categoría de Gran Empresa Española

con una destacable proyección internacional. El acto, presidido por el secretario de Estado de Comercio, Jaime García- Legaz, ha reconocido la labor de empresas como Ferrovial para la expansión mundial de servicios o productos españoles.

Ferrovial recibe en Australia el Premio del Pacto Mundial de Naciones Unidas por sus programas de inversión social. La Secretaría de Inversión Social del Pacto Mundial de Naciones Unidas ha otorgado el Social Investment Pioneer Award al programa de Responsabilidad Corporativa “Infraestructuras Sociales” de Ferrovial, en la categoría de Filantropía Corporativa Estratégica. A través del programa “Infraestructuras Sociales”, Ferrovial contribuye con conocimiento técnico y apoyo financiero al desarrollo de infraestructuras básicas de agua y saneamiento en América Latina y África. La compañía elige anualmente iniciativas de abastecimiento de agua y saneamiento en comunidades vulnerables y participa en su financiación, gestión y desarrollo.



## Índices y ratings de inversión responsable

Ferrovial es reconocida como una empresa sostenible, innovadora y socialmente responsable por los siguientes índices y ratings de sostenibilidad de los que forma parte:

- Índice Dow Jones de Sostenibilidad. Ferrovial ha sido incluida por undécimo año consecutivo en los índices europeos y mundiales de empresas sostenibles que elabora Dow Jones: Dow Jones Sotxx Sustainability y Dow Jones Sustainability World Index., en la categoría de “Heavy Construction”. Este índice es evaluado por la agencia SAM (Sustainable Assessment Management).
- FTSE4Good. Ferrovial renueva por octavo año consecutivo su presencia en el Índice FTSE4Good Global Index al ser incluido en la última revisión de septiembre. Este índice es evaluado por Ecodes (Fundación Ecología y Desarrollo), socio analista de Eiris (Ethical Investment Research Services) en España.
- *Carbon Disclosure Project* (CDP). Ferrovial se mantiene, por tercer año consecutivo, en el CDLI (*Carbon Disclosure Leadership Index*). El CDLI es el principal rating del CDP.
- OEKOM. Ferrovial obtiene la calificación “Prime” en el rating que elabora Oekom-Research, agencia alemana de rating de sostenibilidad.
- Sustainability Yearbook 2013: Ferrovial ha sido destacada con la medalla de bronce en el estudio que elaboran RobecoSAM y KPMG, que reconoce a las compañías con mejores prácticas en materia de Responsabilidad Corporativa.



# integridad ética

## Compromiso

- La ética, la profesionalidad y la transparencia de todas las actuaciones de Ferrovial.

## Líneas de actuación

- Combatir la corrupción, la extorsión y el soborno.
- Fomentar los principios del Pacto Mundial.
- Reforzar la comunicación sobre desempeño no financiero a analistas e inversores.
- Medición de los riesgos ESG en el Modelo de Gestión de Riesgos.
- Integrar el respeto a los Derechos Humanos en todas las áreas de actuación.
- Establecer la relación con proveedores en base a una metodología que incluya criterios de Responsabilidad Corporativa.
- Seguimiento de los Principios del Desarrollo Sostenible.

## Hitos 2012

- Ampliación del funcionamiento del FRM *Ferrovial Risk Management*.
- Análisis de proveedores de alto riesgo en base a los principios del Pacto Mundial.

## Objetivos 2013

- Identificar y analizar la información que se solicita y valora por parte de los analistas ISR.
- Identificación de riesgos ESG.
- Analizar los requerimientos de FTSE4Good y Naciones Unidas en el ámbito de Derechos Humanos.

**Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y de sus empleados se basan en el valor de la integridad y se desarrollan de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.**

El Código de Conducta Empresarial de Ferrovial, conocido como el Código Ético, prohíbe los sobornos a autoridades y funcionarios públicos, así como también prohíbe a sus empleados dar o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, regalos, dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas.

También está prohibida cualquier actuación que suponga el ejercicio de prácticas de competencia desleal y se compromete a velar por el cumplimiento de las leyes de defensa de la competencia aplicables en los países donde realiza sus actividades.

La prevención del fraude es responsabilidad de cada uno de los gestores y Auditoría Interna, a su vez, supervisa el cumplimiento del Código Ético y gestiona el Buzón de Denuncias. En 2010, se creó un nuevo canal de denuncias relacionadas con el Código Ético (*whistleblowing*).

De la información disponible correspondiente al ejercicio 2012 no resulta la imposición de sanciones firmes significativas, monetarias o de otro tipo, derivadas del incumplimiento de leyes, regulaciones o de normativa aplicable a la ejecución de las actividades que desarrolla la Sociedad.

El Código Ético, así como los procedimientos corporativos para la "Protección del Patrimonio de Ferrovial a través de la prevención del Fraude Interno" y el "Procedimiento Corporativo del Buzón de Denuncias" son de obligado cumplimiento para todas las personas y empresas que conforman el grupo en España y en el extranjero.

Integridad ética	2012	2011	2010	Var 12-11
Denuncias recibidas a través del Canal Ético de Denuncias	31	63	112	-51%
Formación impartida sobre el Código Ético* (horas)	69	273	4.250	-75%*

\*Formación impartida a nuevas incorporaciones y a aquellos empleados que no realizaron el curso en años anteriores.

## Código de ética empresarial

Ferrovial dispone de un Código de Ética Empresarial, aprobado por el Consejo de Administración en 2004, que establece los principios básicos y los compromisos que deben respetar y cumplir en el ejercicio de sus actividades todas las empresas del grupo, sus empleados y directivos y todas las demás entidades ligadas con Ferrovial o cualquiera de las empresas de su grupo que ostente una posición de dominio o su gestión por cualquier otro título.

- **Respeto a la legalidad.** Las actividades empresariales y profesionales en Ferrovial se desarrollarán con estricto cumplimiento de la legalidad vigente en cada uno de los lugares donde se desarrollen.
- **Integridad ética.** Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y sus empleados se basarán en el valor de la integridad y se desarrollarán de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.
- **Respeto a los Derechos Humanos.** Toda actuación de Ferrovial y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración de los Derechos Humanos.

Estos principios son una garantía de integridad para Ferrovial y reflejan la adhesión de la compañía a las principales iniciativas intergubernamentales e internacionales, como la Declaración Tripartita de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), las Líneas Directrices de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) o los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, con los que Ferrovial está completamente comprometida, y que son la base de su política de Responsabilidad Corporativa.

Actualmente, el Código está vigente en todos los países en los que opera Ferrovial y aplica a todos los empleados. Adicionalmente, algunas empresas adquiridas por Ferrovial disponen de sus propios Códigos de Ética vigentes, que se complementan con el código corporativo.

La versión completa del Código de Ética está disponible en la página web de Ferrovial en versión española e inglesa.

## Formación sobre el Código de ética

Todos los empleados que se incorporan a Ferrovial reciben una copia impresa del Código Ético en español o inglés. Además, se puede acceder directamente al mismo a través de la Intranet o la web corporativa.

Durante 2012, se ha continuado con los cursos vinculados al Código de Ética empresarial, con el objetivo de dar a conocer los principios básicos sobre los que versa el comportamiento de los profesionales de Ferrovial y mostrar los procedimientos que la compañía pone a disposición de todos los empleados:

- Protocolo de Prevención del Acoso
- Plan de Igualdad de Oportunidades
- Plan Concilia
- Procedimiento de Prevención del Fraude
- Política de Seguridad y Salud
- Política de Seguridad de la información
- Política de Calidad y Medio Ambiente

En 2012, el curso de Ética Empresarial a través del campus *on-line*, lo han realizado 78 empleados (aquellos que no lo habían realizado con anterioridad y las nuevas incorporaciones) con un tiempo de acceso de 69 horas. Este curso está dirigido al personal de estructura en España. Esto supone un total de 4.465 empleados que han realizado el curso en 4.592 horas desde que se puso en funcionamiento en 2010.

Como consecuencia de la entrada en vigor de la última reforma del Código Penal en España, el Consejo de Administración de Ferrovial aprobó en 2011 un Protocolo de Prevención de Delitos que incluye un Catálogo de Conductas Prohibidas. Ferrovial impulsa y pone todos los medios necesarios para que los empleados de la compañía conozcan este documento, creando, a través del campus *on-line*, un curso de Prevención de Delitos. Los usuarios que han realizado este curso en 2012 han sido 506 (aquellos que no lo realizaron en 2011) con un total de 197 horas. Esto supone un total de 3.855 empleados que han realizado el curso en 2.278 horas desde 2011.

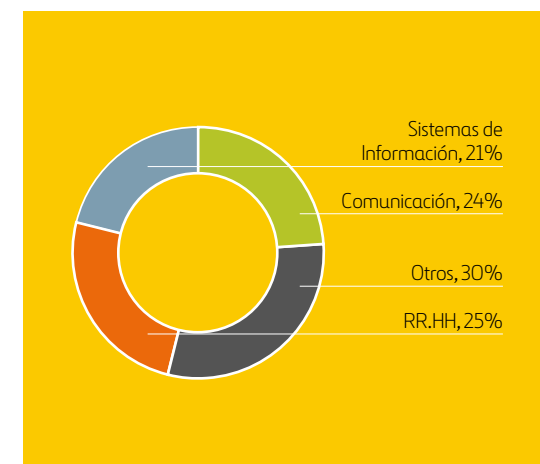
El Protocolo, de obligado cumplimiento para los trabajadores de Ferrovial, incluye una relación no exhaustiva de conductas prohibidas, con el fin de prevenir los riesgos de imputaciones penales a la compañía, administradores y empleados.

En el marco habitual de relación con los proveedores y subcontratistas, Ferrovial promueve diversas iniciativas de formación sobre la implantación de los principios del Código Ético en la cadena de suministro.

## Buzón de sugerencias

Desde 2004, Ferrovial cuenta con un canal para los empleados, denominado “Buzón de Sugerencias”, para la formulación de propuestas de mejora, realizar comentarios y críticas. Este buzón se encuentra alojado en la intranet corporativa.

En 2012 se han recibido 71 sugerencias. La tipología de las sugerencias es la siguiente:



Al cierre de esta memoria, el 89% de las comunicaciones están cerradas (tramitadas o desestimadas).

## Canal ético de denuncias

Con la finalidad de asegurar el cumplimiento del Código de Ética, procedimientos y protocolos, las denuncias se canalizan a través de un buzón específico llamado “Canal Ético de Denuncias”, puesto en funcionamiento en 2009. A este canal tienen acceso tanto los empleados como los grupos de interés externos, con el objetivo de transmitir cualquier asunto o denunciar irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad. Es decir, cualquier persona que tenga conocimiento o sospecha fundada de un incumplimiento del Código Ético puede denunciarlo de forma anónima o nominativa a través de la web corporativa.

Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor del Buzón de Denuncias.

Este Comité, compuesto por el Director de Auditoría Interna y el Director General de Recursos Humanos, se reúne al menos una vez al mes, previa convocatoria del Director de Auditoría Interna. Cuando la situación así lo requiera, el Comité Gestor, así como cualquier otra Dirección de Ferrovial, puede proponer su convocatoria de manera urgente. Este Comité es el responsable de adoptar medidas de mejora en el cumplimiento y de resolver incidencias o dudas sobre su interpretación.

Además, se ha establecido un procedimiento urgente en el caso de que se reciba una comunicación que, por su contenido, aconseje iniciar acciones inmediatas. En tal caso, la Dirección de Auditoría Interna, como responsable del buzón, determinará si es necesario convocar al Comité Gestor de urgencia o instar los procedimientos que la compañía tiene establecidos para la resolución de la comunicación planteada.

En 2012 se han producido 31 notificaciones de denuncia (un 51% menos que el año anterior). De todas ellas, el 84% han sido nominativas frente a un 16% de denuncias anónimas, mientras que durante 2011, el 54% fueron nominativas y el 46% fueron anónimas.

Haciendo un desglose por categoría de las denuncias, los asuntos son los siguientes:

- Compromisos con terceros: 23%
- Acoso: 16%
- Apropiación: 10%
- Condiciones laborales: 6%
- Temas no relativos a incumplimientos del Código Ético: 45%

El procedimiento del Buzón de Denuncias está a disposición de terceros dentro de la intranet y la web corporativa, y aprobado por el Presidente, recogiendo las responsabilidades asociadas, así como garantizando la absoluta confidencialidad y anonimato, si el proponente así lo desea.

## Compras

Según el Código Ético, el personal de compras no puede tener ningún interés personal, financiero, familiar u otro, directo o indirecto, en las empresas de los proveedores. Si existiese algún tipo de interés será puesto por escrito en conocimiento del superior jerárquico. Además, desde 2008, el personal de las Direcciones de Compras de Ferrovial debe tener en cuenta unos principios de integridad específicos publicados en el Código de Compradores.

Se exige la comunicación de los conflictos de intereses directos o indirectos al superior, ya sea por vínculos familiares, personales, financieros o de otro tipo. Se prohíben las rebajas especiales para el personal que participa en las compras y los regalos cuyo importe sea superior a los 90 euros. En caso de un importe inferior, sólo se admiten aquellos que se reciban en la sede de la empresa. El Código establece la supervisión de las invitaciones a viajes o eventos y el pago de las comidas, evitando las invitaciones por parte del proveedor.


La Comisión de Nombramientos y Retribuciones es la responsable de establecer medidas para verificar que Ferrovial no contrate como empleados ni como cargos de alta dirección a aquellos que hayan desempeñado labores de análisis que hayan tenido por objeto a la Sociedad en agencias de calificación o rating durante un plazo de dos años desde la separación del analista de la agencia.

Ferrovial dispone de un Informe Anual de Gobierno Corporativo que recoge los aspectos esenciales para el desarrollo de un gobierno corporativo alineado con los valores de integridad, transparencia y responsabilidad.

## Buen Gobierno

Ferrovial desempeña su actividad bajo el compromiso con el buen gobierno, la transparencia y la integridad. En este sentido, las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y de sus empleados se basan en el valor de la integridad y se desarrollan de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.

Ferrovial dispone de un Informe Anual de Gobierno Corporativo que recoge los aspectos esenciales para el desarrollo de un gobierno corporativo alineado con los valores de integridad, transparencia y responsabilidad. Asimismo, dispone de un Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros que contiene la retribución individualizada de cada uno de los Consejeros así como información clara y comprensible sobre la política de remuneraciones de la Sociedad para el año en curso y la prevista para años sucesivos.

 Informe Anual de Gobierno Corporativo.  
Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.

## Prevención del fraude y la corrupción

Ferrovial cuenta desde 2005 con un procedimiento de prevención del fraude interno para la protección del patrimonio empresarial mediante la prevención de conductas que pudieran suponer la defraudación del mismo. En 2009, se actualizó con el fin de mantenerlo alineado con la realidad de las empresas y países en los que Ferrovial desarrolla sus actividades.

El procedimiento es de aplicación para los empleados de Ferrovial y todas las empresas, asociaciones o entidades participadas directa o indirectamente en más de un 50% por Ferrovial o en las que, sin alcanzar esa participación, ésta haya asumido la gestión.

Por fraude interno se entiende "toda acción u omisión dolosa que, protagonizada por empleados de Ferrovial, persiga o provoque un perjuicio en el patrimonio de Ferrovial, entendiéndose por perjuicio la generación de un coste o gasto sin contraprestación equivalente, la producción de un quebranto patrimonial o la no obtención de un beneficio legítimo".

Se establece que cualquier persona sujeta a este procedimiento que tenga conocimiento de actuaciones susceptibles de perjudicar el patrimonio empresarial tiene el derecho y la obligación de informar a Ferrovial. La notificación se efectuará al superior o a través del Buzón de Denuncias de forma nominativa o anónima. El empleado procurará facilitar la información y/o documentación necesaria que permita al superior o al Comité Gestor del Buzón de Denuncias contar con elementos de juicio suficientes para el correcto análisis y valoración de los hechos.

## Gestión de riesgos

Desde 2009, Ferrovial cuenta con un proceso de gestión integral del riesgo, denominado *Ferrovial Risk Management* (FRM) dirigido por la Dirección de Riesgos de la compañía. Con este proceso se identifican y valoran los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos empresariales establecidos por la Dirección, tanto los financieros como los no financieros (Responsabilidad Corporativa)

En el proceso FRM participa el conjunto de la organización, sus principales objetivos son:

- la identificación y valoración de los riesgos, a través de un ejercicio de priorización y valoración homogénea.
- la adopción de las medidas correctoras necesarias para mitigar el impacto de los mismo y/o su probabilidad de ocurrencia.

El proceso opera en los distintos niveles de la organización, de modo que la identificación, valoración y gestión integral de los riesgos se lleva a cabo desde los gestores directos de los negocios a nivel local hacia los niveles superiores de la compañía.

La definición del proceso FRM y de sus componentes, Universo de Riesgos (Estratégicos, Operativos, de Cumplimiento y Financieros) y Escala de Valoración homogénea para toda la organización, está basada en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Ferrovial, establecida previamente por el Consejo de Administración y articulada en principios. En el FRM no se contempla la Responsabilidad Corporativa como un riesgo si no como un objetivo empresarial a conseguir por la organización, de forma que los gestores de la compañía deben identificar y valorar los riesgos que amenazan los objetivos de Sostenibilidad establecidos por la Dirección.

El ejercicio de identificación de riesgos se realiza simultáneamente en toda la organización, teniendo en cuenta la diversidad geográfica de las actividades de Ferrovial. En base a ello, se ha dividido en 109 realidades de negocio a tener en cuenta a la hora de llevar a cabo la identificación y la valoración de los riesgos, así como para designar los interlocutores encargados de llevar a cabo la realización del ejercicio de análisis.

Mediante el proceso FRM no sólo se obtiene una identificación y valoración de los riesgos de la organización (para ello se tiene en cuenta el impacto potencial sobre los objetivos de referencia, la probabilidad de ocurrencia de los mismos y la exposición de los negocios ante esa situación), sino que se identifican y valoran los eventos de riesgo (denominados contingencias en el FRM) que se han producido en el conjunto de la organización.

## Política de Control y Gestión de Riesgos

En 2011 se aprobó una política en materia de Control y Gestión de Riesgos, con aplicación en todas aquellas sociedades en las que Ferrovial participe en mayoría y/o se responsabilice de la gestión. Esta política se basa en el respeto al Código de Conducta de Ferrovial.

Asimismo, en 2012 se ha formalizado el Procedimiento de identificación y valoración de riesgos y contingencias, con el objetivo de armonizar criterios en cuanto a metodología, información, responsables, etc.



Vista aérea de la autopista Orcaña-La Roda, España.

## Procedimientos de comunicación y gestión de crisis

El sistema general de supervisión y control de los riesgos está estrechamente vinculado a los procedimientos de crisis y continuidad del negocio.

En el ámbito corporativo, el perfil de riesgos es la base para la identificación de situaciones repentinas que pudieran afectar a la reputación de la compañía. Tales riesgos están identificados en catálogos particularizados para cada actividad de negocio, los cuáles se encuentran permanentemente actualizados y accesibles en los niveles de organización donde pueden acontecer tales situaciones.

El modelo de comunicación de crisis permite a Ferrovial afrontar con eficacia cualquier contingencia que pueda afectar negativa y significativamente a la reputación corporativa, debido a su trascendencia y repercusión en los medios y en la opinión pública. Las primeras medidas ante una posible contingencia resultan claves para la gestión de una crisis.

Por ello, existe un protocolo de comunicación interna y externa cuyo objeto es que, ante una situación de crisis, los niveles de la organización que deben tomar decisiones dispongan de información fiable y adecuada en el menor tiempo posible.

Asimismo, en los sistemas de las áreas de negocio existen procedimientos específicos que recogen las medidas que deben implementarse en los niveles afectados por la crisis para mitigar el daño a las personas o al medio ambiente, así como para reducir su impacto económico y facilitar la recuperación de la actividad de negocio en el menor tiempo posible.

El modelo de comunicación de crisis permite a Ferrovial afrontar con eficacia cualquier contingencia que pueda afectar negativa y significativamente a la reputación corporativa debido a su trascendencia y repercusión en los medios y en la opinión pública.

## Seguridad de la información

En marzo de 2012, el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información de Ferrovial fue certificado conforme a la norma ISO/IEC 27001.

Ferrovial dispone de un marco normativo interno, alojado en la intranet corporativa, relativo a la seguridad de la información que tiene por objeto salvaguardar la integridad, confidencialidad y disponibilidad de la información generada y tratada por y para Ferrovial.

Está basado en los siguientes principios fundamentales:

- Titularidad de la información
- Tratamiento de la información restringido a fines autorizados y de negocio
- Adecuación al Marco Legal
- Código de Ética Empresarial

Este Marco es de aplicación a todos los empleados y colaboradores de Ferrovial, así como a cualquier tipo de información generada, con independencia de su naturaleza y de los medios y formas de almacenamiento y transmisión (escrita o impresa en papel, o contenida en cualquier otro tipo de soporte de naturaleza física, información digital gestionada y mantenida a través de sistemas de información, información transmitida oralmente, etc.).

Ferrovial reconoce la importancia estratégica de sus activos de información y considera que las políticas y procedimientos de creación, recogida, tratamiento, almacenamiento, utilización, control y salvaguarda de la información de Ferrovial constituyen un factor clave tanto del desempeño de su actividad como de su reputación.

Asimismo, Ferrovial considera esencial proteger su información de la destrucción, indisponibilidad, manipulación o revelación no autorizada, y a tal fin, se han establecido una serie de directrices generales y mecanismos de control aplicables tanto a los activos de información de Ferrovial como a los sistemas que los procesan y soportan.

Con el objetivo de difundir la necesidad de proteger la información empresarial, Ferrovial realiza con carácter periódico acciones de formación, concienciación y divulgación.

## Control de inversiones y gastos

### Procedimiento sobre inversiones

Este procedimiento establece los sistemas de control y aprobaciones que se exigen para poder llevar a cabo grandes operaciones, a partir de un millón de euros. De forma gradual, en función de la cuantía, las operaciones deberán ser aprobadas por el Consejero Delegado, por el Presidente o por el Consejo de Administración. También están sujetos a aprobación los contratos preparatorios, de opción y de promesa de arras. La presentación formal de ofertas no vinculantes, incluyendo ITN (*Invitation to negotiate*), en el curso de procesos de selección públicos o privados se comunicará por escrito al Consejero Delegado, con copia a la Secretaría General y la Dirección General Económico Financiera.

### Disposición de dinero y gastos

Para evitar irregularidades en relación con los gastos de viajes, existe una normativa que obliga a realizar todas las solicitudes de billetes de avión, tren, coche de alquiler o reserva de hotel a través de la Agencia Centralizada con la que cada sociedad mantenga relación.

### Tarjetas de crédito

El uso de tarjetas de crédito corporativas está limitado exclusivamente al pago de gastos de viajes de empresa.

### Disposición en efectivo

Para el control de la disposición de dinero en efectivo, existe una normativa que regula las solicitudes de anticipos a través del sistema informático implantado para la gestión de los gastos. El importe máximo para la concesión de anticipos para gastos de viaje se fija en 1.200 euros para desplazamientos interiores y 3.000 euros para viajes al extranjero. Cuando el importe de la petición en curso más los anticipos concedidos no justificados supere los 1.200 euros, se requerirá la autorización del superior inmediato.



Ciudad de la Justicia, Barcelona, España

# compromiso con los grupos de interés

## Compromiso

- Transparencia en la información al mercado.

## Líneas de actuación

- Mejora continua de los cauces de comunicación con todos los grupos de interés, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables de comportamiento medioambiental y social.
- Comunicar a todos los *stakeholders* los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad corporativa, y facilitar la participación de los empleados en proyectos solidarios.
- Desarrollar un mecanismo de diálogo formal para medir la percepción de aquellos "cuya opinión cuenta".
- Ser un referente a nivel internacional por el compromiso con los grupos de interés, obteniendo reconocimiento en los principales índices (DJSI, FTSE4Good, CDP).

## Hitos 2012

- Finalización del estudio de los asuntos materiales para Ferrovial Entrevistas personales a *stakeholders* externos e internos.
- Monitorización continua de las redes sociales.

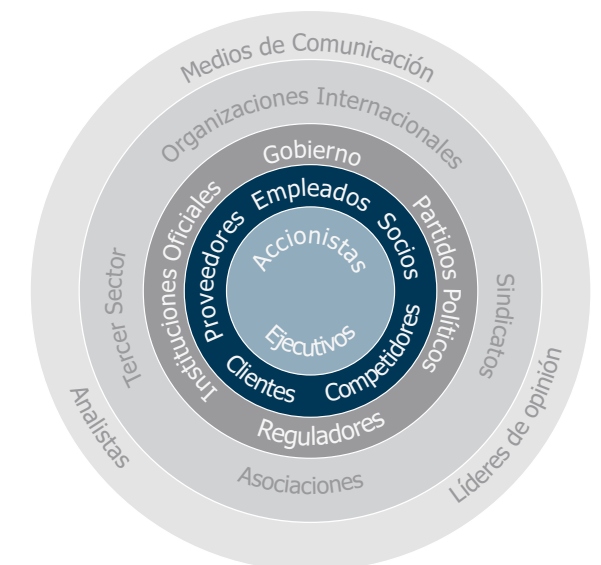
## Objetivos 2013

- Realización del III Foro de *Stakeholders*, reuniendo a representantes de diversas organizaciones.
- Formalización del modelo de diálogo con grupos de interés.

**Ferrovial asume como principio directriz de su comportamiento empresarial la transmisión de una información veraz, completa y transparente, que exprese la imagen fiel de la sociedad y de sus actividades y estrategias empresariales.**

La relación de Ferrovial con sus grupos de interés se desarrolla dentro de un contexto de transparencia, veracidad y profesionalidad. Ferrovial considera grupos de interés (partes interesadas o *stakeholders*) a aquellos individuos o grupos sociales con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa.

Esta definición incluye tanto a los *stakeholders* internos que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores) considerados por Ferrovial socios en el desarrollo de los negocios; como a los llamados *stakeholders* externos: la Administración, los gobiernos, los medios de comunicación, los analistas, el sector empresarial, los sindicatos, el Tercer Sector y la sociedad en general, comenzando por las comunidades locales en las que se desarrollan las actividades de la compañía.





## Transparencia

La transparencia y el diálogo se ejercen dentro de los límites legales (conforme a las normas y en los plazos establecidos) y del respeto a los derechos de todas las partes interesadas. En el ámbito financiero, Ferrovial cuenta con un procedimiento de control de la información relativa a operaciones relevantes que regula las medidas previstas por la Ley del Mercado de Valores.

En la comunicación relacionada con los usuarios y empleados, Ferrovial garantiza los derechos relacionados con intimidad, la confidencialidad y la privacidad de sus datos. Ferrovial exige a sus empleados que hagan un uso discreto y profesional de la información de la sociedad a la que tengan acceso. La compañía considera esencial proteger la información de la destrucción, indisponibilidad, manipulación o revelación no autorizada y, a tal fin, se han establecido una serie de directrices generales prácticas aplicables tanto a los activos de información de Ferrovial como a los sistemas que los procesan y soportan.

La profesionalización de las relaciones entre la compañía y sus grupos de interés ha significado el establecimiento de un diálogo proactivo y bidireccional entre Ferrovial y sus grupos de interés. La evolución de las nuevas tecnologías han permitido también una mayor transparencia aportando valor a la compañía.

Ferrovial dispone de distintos canales *multistakeholder*:

- Web corporativa: A través de la cual se puede obtener información actualizada, tanto en español como en inglés, sobre la compañía, sus actividades y su Responsabilidad Corporativa.
- Blogs: En español, "Infraestructuras Inteligentes, el blog de Ferrovial sobre innovación, transporte y ciudades del futuro", y en inglés, "Innovation, Connecting Cities, Intelligent Infrastructure"; ambos con el objetivo de convertirse en un foro de referencia del sector de las infraestructuras de transporte y servicios.
- Redes sociales e internet: Presencia en las redes sociales de más audiencia, tales como Twitter, LinkedIn, YouTube, Facebook, Flickr, Google + o Instagram . Y presentación e información en webs como Wikipedia, Slideshare o Pinterest.
- Informe Anual on line: Su objetivo es el de presentar el balance anual de la compañía a los distintos grupos de interés sobre las actividades realizadas, los resultados, los hitos y los objetivos, en base a los temas materiales que se han identificado para los distintos grupos de interés.



Autopista Indiana Toll Roads, Estados Unidos

## Relación con los stakeholders

La relación con cada grupo de interés se detalla en el siguiente cuadro:

	Relación con Ferrovial	Actividad	Indicadores	Contacto
Accionistas e inversores	Adopción de las mejores prácticas de Gobierno Corporativo. Observancia estricta de las normas.	• Microsite específico para el accionista, en proceso de actualización continua.	274 inversores. 449 actividades. 26 roadshows (11 dentro de seminarios) 116 reuniones con inversores en Madrid. 24 conference call.	Oficina de atención al accionista Tel.: 91 586 25 65 (gratuita en España) Fax: +34 91 586 26 89 accionistas@ferrovial.com www.ferrovial.com
Analistas	Transparencia y fiabilidad de la información financiera.	• Encuentros trimestrales con los analistas para presentar los resultados de la compañía.	Cobertura a 27 analistas. 23 reuniones. 362 notas publicadas.	Dirección de Relación con Inversores Tel.: +34 91 586 27 30 Tel.: +34 91 586 27 60 Tel.: +34 91 586 27 81 Fax: +34 91 586 26 89 ir@ferrovial.com www.ferrovial.com
Empleados	Respeto a la intimidad y confidencialidad de la información Intranet		Encuesta de Clima laboral (bienal) 18 campañas de comunicación. Inforvial: 10.000 ejemplares (bilingüe)	Dirección de Recursos Humanos Apartado de Correos 2160, 28080 Madrid www.ferrovial.com
Clientes y usuarios	Procurar la mejor satisfacción de sus expectativas y realizar un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades. Protección de su privacidad.		Recepción y gestión de reclamaciones Encuestas de satisfacción	Dirección de Calidad y Medio Ambiente dca@ferrovial.com www.ferrovial.com
Proveedores	Relación basada en confianza, calidad y beneficio mutuo enfocada al cliente. Formación y sensibilización en aspectos clave de la gestión responsable.	• Encuestas • Formación • Reuniones periódicas • Comunicación de incidencias		Dirección de Compras Tel.: +34 91 300 85 37 www.ferrovial.com
Gobiernos y Administración	Diálogo permanente. Compromiso con iniciativas sociales. Prohibición explícita de pagos o aceptación de regalos en cualquiera de sus formas.		Participación en asociaciones y patronales de los sectores en los que trabaja la compañía	Gerencia de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales Tel.: +34 91 586 28 93 Fax: +34 91 586 26 59 www.ferrovial.com
Sector empresarial	Participación activa en patronales empresariales y en organizaciones sectoriales relacionadas con las actividades de Ferrovial.	• Participación activa en patronales empresariales y/o en organizaciones sectoriales.		Gerencia de Relaciones Institucionales Tel.: +34 91 586 28 93 Fax: +34 91 586 26 59 www.ferrovial.com
Sindicatos	Parte interesada en la publicación de políticas de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial.	• Diálogo fluido. • Participación conjunta en distintas iniciativas.		Dirección de Recursos Humanos Tel.: +34 91 586 25 00 www.ferrovial.com
Medios de comunicación	Esfuerzo en mejorar la relación con los medios.	• Patrocinio y participación en encuentros y foros. • Organización de eventos.	91% de noticias positivas o neutras frente al 9% de negativas. A nivel de división se equilibra el impacto con aumento de noticias en todas ellas. 60 notas de prensa. 35 encuentros con medios. Organización de la Inauguración SH130. Participación en actos sobre RC, Innovación, RRHH.	Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa Tel.: +34 91 586 25 15 Fax: +34 91 586 26 59 comunicacion@ferrovial.com www.ferrovial.com
Comunidad local	Papel fundamental de la compañía en el desarrollo de las economías locales.	• Diálogo fluido con las comunidades locales. • Contacto permanente con las partes.	Presencia en 26 países. Mantenimiento de la creación de empleo en los principales mercados en los que Ferrovial opera.	Gerencia de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales Tel.: +34 91 586 28 93 Fax: +34 91 586 26 59 rsc@ferrovial.com www.ferrovial.com
Tercer sector	Creación de valor a largo plazo para la sociedad.	• Participación en instituciones: Red Española del Pacto Mundial, Fundación Lealtad, Fundación SERES, LBG España, etc. • Alianzas estratégicas: Instituto Tecnológico de Massachusets. • Convenios con ONGs: ONGAWA, Plan España, Intermón Oxfam, Ayuda en Acción • Encuentros institucionales. • Participación en eventos.	237 peticiones a través del buzón de Responsabilidad Corporativa.	Gerencia de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales Tel.: +34 91 586 28 93 Fax: +34 91 586 26 59 rsc@ferrovial.com www.ferrovial.com

# medio ambiente

## Compromiso

- Disminuir el impacto ambiental de las actividades, mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente y reducir la huella de carbono.

## Líneas de actuación

- Enfoque centrado en la gestión de los riesgos y de la responsabilidad ambiental.
- Anticipación a las tendencias regulatorias, basada en una relación estrecha y de mutuo beneficio con los legisladores y reguladores, y relación fluida y colaborativa con los grupos de interés relevantes.
- Gestión proactiva de la huella de carbono.
- Eco-eficiencia y la eficiencia energética como instrumentos para la reducción de los impactos de forma económicamente viable.
- Visión proactiva de la conservación de la biodiversidad.

## Hitos 2012

- Reducción de la huella de carbono en un 16,64% respecto del año anterior y un 21,89% en relación con el año base 2009.
- Verificación del 100% de las emisiones a escala global.
- Consolidación de los modelos de negocio de servicios de eficiencia energética, *Smartcities* y producción de energía eléctrica a partir de biogás.
- Desarrollo en el modelo de negocio *SmartForest* y en la renovación de viviendas y edificios de terciario a gran escala.
- Desarrollo en la política de “compra verde” con la inclusión de nuevos requisitos.

## Objetivos 2013

- Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en consonancia con el objetivo de reducción de 21,3% en 2020.
- Puesta en operación de la nueva plataforma corporativa para el cálculo y monitorización de la huella de carbono.
- Desarrollo de los riesgos medioambientales en la herramienta corporativa de gestión de riesgos FRM (*Ferrovial Risk Management*).
- Implantación de un proyecto demostrativo de regeneración de barrios en España, y del proyecto-piloto de gestión forestal sostenible (*SmartForest*).
- Avance en la iniciativa “Ferrovial, Capital Natural” y consolidación de las políticas de compra verde.

## Introducción

### El compromiso de Ferrovial

El compromiso de Ferrovial es disminuir el impacto ambiental de las actividades, mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente y reducir la huella de carbono global del grupo. Este compromiso se materializa en unos principios que constituyen las “reglas del juego” para todas las personas que toman decisiones en Ferrovial y sus compañías subsidiarias a escala global:

- La satisfacción de las expectativas de los clientes y usuarios.
- La participación de todos.
- El beneficio mutuo en las relaciones con proveedores y socios.
- La ecoeficiencia y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
- El valor del compromiso.
- La mejora continua.
- El diálogo inteligente con los grupos de interés, y en particular con gobiernos y reguladores.

El contenido íntegro de la política de calidad y medio ambiente, así como el desarrollo de estos principios, está disponible en la sección de Calidad y Medio Ambiente de la web de Ferrovial.

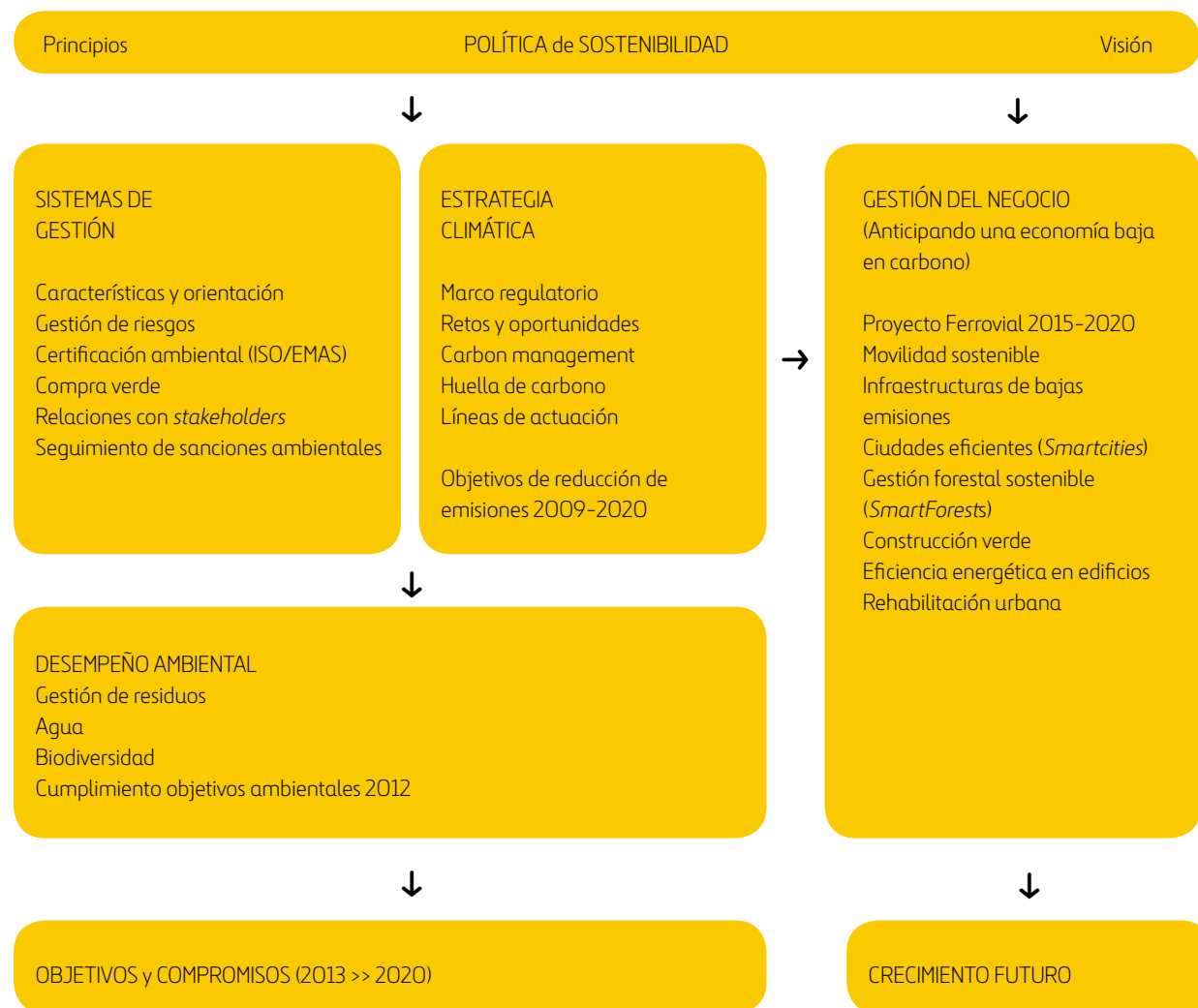
### Estrategia ambiental

Cada vez con mayor intensidad, la sostenibilidad ambiental cobra un papel relevante en Ferrovial, no sólo desde la perspectiva de la responsabilidad o como un mecanismo para gestionar con más eficiencia cierto tipo de riesgos, sino también como una fuente de nuevas ideas y modelos de negocio en un contexto de crisis global. En este sentido, en los últimos años Ferrovial ha fortalecido sus capacidades para ofrecer servicios e infraestructuras que respondan a retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad. Su finalidad en este ámbito es crear valor a largo plazo, convirtiéndose en socios estratégicos de los gobiernos en los países donde opera, y contribuyendo a cumplir sus objetivos globales en materia de medio ambiente.

Para afrontar estos retos Ferrovial ha desplegado una estrategia enfocada principalmente en dos aspectos:

- La gestión responsable de los impactos ambientales que se producen en sus actividades.
- La optimización de las capacidades para desarrollar infraestructuras y servicios para una economía “verde” de bajas emisiones.

### Despliegue de la política de medio ambiente de Ferrovial



### Prioridades

**Un enfoque centrado en la gestión de los riesgos y de la responsabilidad ambiental.**

Todas las áreas de negocio se han dotado de sistemas de gestión que superan los estándares ISO 14001 y EMAS, enfocados al control *on-site* de los impactos desde una visión preventiva. En este sentido, Ferrovial ha sido pionera en el desarrollo de sistemas de análisis y gestión de los riesgos ambientales, así como en la implementación de los requisitos de la Directiva Europea de Responsabilidad Ambiental.

**La anticipación a las tendencias regulatorias, basada en una relación estrecha y de mutuo beneficio con los legisladores y reguladores.**

Ferrovial participa de forma activa y transparente en procesos regulatorios y legislativos, aportando su experiencia y el conocimiento técnico sobre las materias objeto de regulación. Ello permite anticipar los impactos sobre sus actividades, y aprovechar las oportunidades que una legislación ambiental exigente ofrece para empresas de vanguardia.

**La relación fluida y colaborativa con los grupos de interés relevantes en el ámbito de la sostenibilidad.**

Ferrovial está muy satisfecha de sus relaciones próximas y estables con los portavoces de la sociedad civil y los principales grupos ecologistas, buscando puntos de encuentro para la colaboración y el beneficio mutuo a largo plazo (WWF, FSC – Global Trade Forest, SEO BirdLife, etc.).

Asimismo, se preocupa por mantener una relación fluida y muy proactiva con analistas e inversores, anticipando sus expectativas y respondiendo a los asuntos clave de la agenda global para el desarrollo sostenible. Ello permite mantener el liderazgo en los principales ratings de sostenibilidad (DJSI, CDP, etc.), así como en el portfolio de los principales inversores SRI (Inversores Socialmente Responsables).

**Una gestión proactiva de la huella de carbono.**

Ferrovial mide las emisiones de gases de efecto invernadero sobre el 100% de sus actividades a escala global, con el objeto de reducir la huella de carbono a través de un uso más eficiente de la energía. Se han establecido objetivos a escala global, en el horizonte 2020, bajo una aproximación *bottom-up* que integra las oportunidades de reducción de emisiones desde la base de los procesos de producción.

En la actualidad se está profundizando en el análisis de las emisiones indirectas (Scope 3) incluyendo las generadas por clientes y usuarios, con el objeto de conocer el impacto global de las operaciones y activar la innovación en el desarrollo de infraestructuras y servicios de bajas emisiones.

**La eco-eficiencia y la eficiencia energética como instrumentos para la reducción de los impactos de forma económicamente viable.**

La eficiencia en el uso de la energía y los recursos naturales, así como la reducción de emisiones y vertidos, son una prioridad en los centros de producción, pero también una fuente para la innovación y el desarrollo de soluciones que después Ferrovial puede ofrecer a sus clientes y usuarios. En particular, la eficiencia energética en edificios, la gestión integral de ciudades (*Smartcities*) y la movilidad de bajas emisiones se consideran líneas prioritarias, todas ellas apoyadas en desarrollos tecnológicos de vanguardia.

**Una visión proactiva de la conservación de la biodiversidad.**

Ferrovial es consciente del impacto de algunas de sus actividades en el medio natural. Se han desarrollado fórmulas innovadoras para mitigar estos efectos, aprovechando los avances técnicos y científicos que la compañía ha promovido en el ámbito de la restauración ecológica de infraestructuras. Asimismo, se está profundizando en la compensación de los daños que no pueden mitigarse *in situ*, mediante mecanismos de *offsetting* en varios de los países donde Ferrovial opera.

En 2012 se ha iniciado un proyecto para comprender mejor el funcionamiento de los bancos de hábitats a escala global, y el papel que Ferrovial debe jugar en este contexto.

### Sistemas de gestión

Los sistemas de gestión implantados en Ferrovial se han desarrollado con el objeto fundamental de generar información relevante para la toma de decisiones, tanto en los procesos de producción como en los niveles ejecutivos y órganos de gobierno de la compañía. Se entiende como “información útil y relevante” la que cumple con las siguientes premisas:

- Basada en datos cuantitativos sobre la intensidad de los impactos o los riesgos ambientales, captados lo más cerca posible del proceso donde éstos se generan.
- Asociada a los procesos clave, esto es, aquéllos que están asociados a riesgos ambientales relevantes para la compañía.
- Fiable e integrable en los niveles superiores de la organización.

En todos los casos, estos sistemas y los flujos de información que generan se apoyan en sistemas informáticos más o menos complejos, que dan cobertura a los documentos, procedimientos y registros indispensables para cumplir los objetivos.

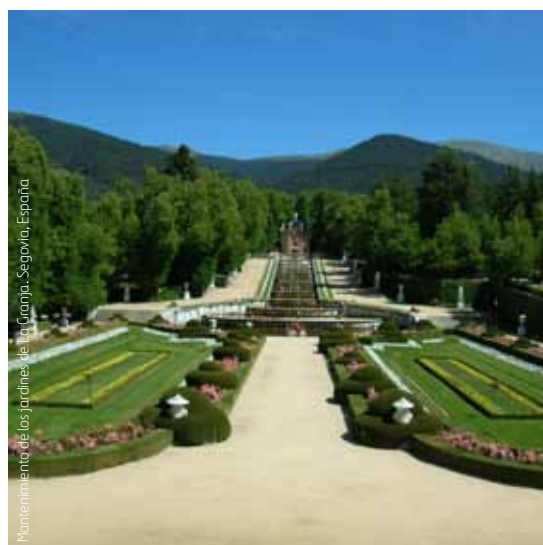
Cuando son exigidos o valorados por terceros (gobiernos, clientes, y otros *stakeholders*), los sistemas se someten a procesos de certificación acreditada con arreglo a los estándares internacionalmente más reconocidos (ISO, EMAS).

### Gestión de riesgos ambientales

Existen procedimientos específicos para gestión del riesgo ambiental implantados en las áreas de negocio de construcción y servicios, orientados hacia la identificación y evaluación de los riesgos más relevantes, así como de su gestión, mitigación y control.

Ferrovial ha sido pionera en la implementación de estos procedimientos, anticipándose varios años a la exigencia legal de tenerlos, fundamentalmente en España como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley 26/2007 de Responsabilidad Ambiental, el RD 2090/2008 que desarrolla parcialmente la ley e impone a ciertas actividades la preparación de análisis de riesgos ambientales, así como la Orden ARM/1783/2011, del 22 de junio de 2011, por la que se establece el calendario de entrada en vigor de estas obligaciones (normativa actualmente en revisión).

Asimismo, según se establece en el régimen de responsabilidad ambiental, los estados miembros de la Unión Europea podrán exigir garantías financieras a los operadores para responder por este tipo de riesgos. En este sentido, Ferrovial también se ha anticipado y desde 2007 dispone de una póliza de seguros para cubrir estos riesgos en los términos establecidos en la normativa europea, que se mantiene vigente y con coberturas actualizadas, adaptadas a la realidad del riesgo.



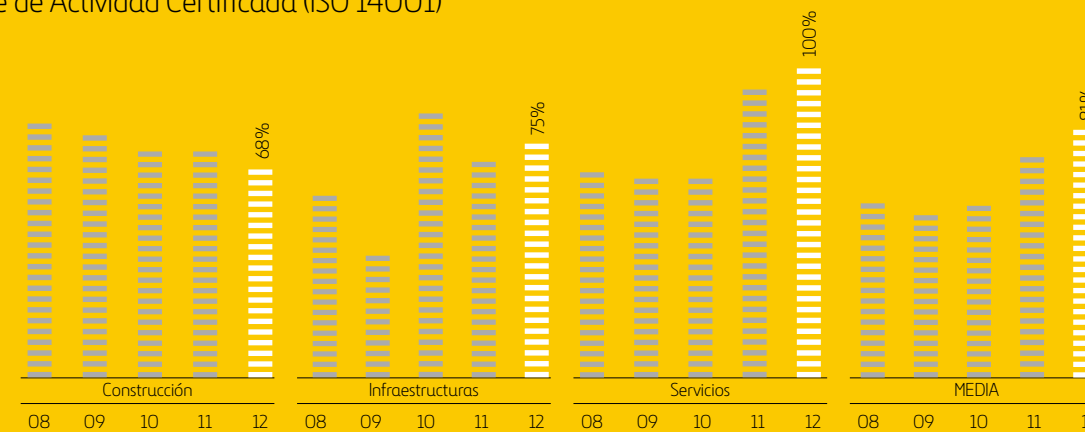
Ferrovial ha sido pionera en la implementación de procedimientos específicos para gestión del riesgo ambiental, anticipándose varios años a la exigencia legal de tenerlos.

### Certificación ambiental

Para calcular el alcance de certificación de los sistemas en cada empresa y en el total del grupo, se calcula desde el 2008 el Porcentaje de Actividad Certificada. El método de cálculo se basa en contabilizar exclusivamente las actividades que están amparadas por el alcance de los correspondientes certificados de sistemas de gestión medioambiental, a partir del Importe Neto de la Cifra de Negocio.

En el área de negocio de Servicios, el 100% de la actividad se desarrolla bajo sistemas de gestión certificados.

#### Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 14001)



En 2012, la media del Porcentaje de la Actividad Certificada en medio ambiente se mantiene constante respecto al año anterior siendo su valor de 81%. En algunas áreas de negocio, como Servicios, el 100% de la actividad se desarrolla bajo sistemas de gestión certificados.

Cespa, Ferroser Infraestructuras y Ferrovial Servicios disponen de un Sistema de Gestión Energética certificado según ISO 50001:2011.

Cadagua y Cespa poseen certificados EMAS en una parte significativa de sus emplazamientos industriales.

### Otras certificaciones

En 2012, Ferrovial ha llevado a cabo la realización de un trabajo de verificación externa de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero de acuerdo con la Norma ISAE 3000. Esta verificación incluye todas sus divisiones y tanto las emisiones directas como indirectas correspondientes a los alcances 1, 2 y 3. Igualmente verificaron que el procedimiento interno “Cálculo y Reporte de la Huella de carbono” cumple con lo señalado en el estándar internacional ISO 14064-1.

### Compra verde

Las flotas de vehículos y los productos derivados de la madera son dos de los grupos de productos comunes a todos los negocios más críticos desde el punto de vista medio ambiental, por su impacto en el cambio global. A tal efecto, se está trabajando en el desarrollo de líneas de compra verde dentro del marco de la política de compras global. Estos compromisos están contemplados de forma explícita en la Política de Sostenibilidad de Ferrovial, así como en la “Política Global de Compras” aprobada en 2012.

En particular, existe un compromiso cada vez mayor por garantizar el origen legal de ciertos materiales que pueden ser críticos para la sostenibilidad ambiental de las regiones de origen, o que pueden tener un impacto significativo en la pérdida de biodiversidad en ciertas áreas del planeta. Es, por ejemplo, el caso de la madera de origen tropical y de otras zonas del globo donde la gestión sostenible de los bosques no está garantizada salvo que exista un mecanismo de certificación por tercera parte que así lo acredite. Con el objeto de extender la adquisición de productos forestales certificados, Ferrovial ha suscrito un convenio de colaboración con la *World Trade & Forest Network* (Red Ibérica Foresta, en España), promovida por la organización ecologista WWF, bajo el amparo del *Forest Stewardship Council* (FSC). El objeto de este convenio es contribuir a que Ferrovial lleve a cabo un “uso responsable y eficiente de los recursos naturales”, mediante:

- El establecimiento de un plan de acción, que nos permita extender la compra de madera certificada FSC por toda la cadena de suministro.
- La mejora de la trazabilidad de los productos derivados de la madera.
- La divulgación de la importancia de los productos procedentes de fuentes de origen garantizado.

En una parte relevante de los contratos de construcción y servicios públicos, la decisión sobre las características de los materiales que se utilizan no está bajo el control de la compañía. Por este motivo, se ha asumido el compromiso de que todas las ofertas y propuestas a los clientes incluyan la máxima proporción posible de materiales de construcción reciclados, reutilizados o respetuosos con el medio ambiente, como una forma de extender el uso de estos productos.

Por otra parte, y estrechamente ligados a la estrategia de cambio climático, se han desarrollado criterios de compra en los siguientes ámbitos:

- Flotas de vehículos en propiedad o con contratos de leasing y renting de larga duración, así como para maquinaria industrial y de obras públicas.
- Contratos de suministro de energía eléctrica, fomentando aquellas opciones de origen renovable certificado. Algunas compañías como Ferrosfer (en el área de Servicios) han llegado a disponer de un 100% de suministro eléctrico renovable, siguiendo estos criterios, en todas sus sedes.

### Relaciones con grupos de interés

Ferrovial mantiene una relación fluida con los grupos de interés más relevantes, entendiendo como tales aquéllos que están afectados por los principales riesgos ambientales de las actividades de la compañía en todo el mundo, o bien los que pueden tener influencia en el desarrollo de nuevas oportunidades de negocio en el ámbito de la sostenibilidad ambiental. Para el conjunto de estos actores se lleva a cabo un análisis que permite priorizar las relaciones con ellos, asignando los recursos y medios necesarios para mantener una comunicación fluida y bidireccional en el marco de un diálogo inteligente.

Además de las relaciones con sus proveedores de productos y servicios, son especialmente importantes las mantenidas con los analistas e inversores especializados en Inversión Socialmente Responsable (SRI), con los portavoces de la sociedad civil (ONGs y sindicatos, principalmente), los gobiernos y reguladores, así como con las comunidades locales. Para cada uno se establecen los cauces de comunicación más adecuados, que van desde el microsite de Ferrovial sobre medio ambiente (<http://www.ferrovial.com/es/Calidad-y-Medio-Ambiente>) hasta el trato personalizado, pasando por la firma de acuerdos de colaboración a medio y largo plazo.

En este último sentido, Ferrovial busca proyectos de interés común con algunas de las más relevantes ONG dedicadas a la conservación, como *World Wildlife Fund* (WWF) o la organización *Forest Stewardship Council* (FSC), apoyada por grupos ecologistas a escala global y en la que Ferrovial ingresó como socio en 2012. También colabora estrechamente con instituciones vinculadas a la Administración Pública; este es el caso de su colaboración a largo plazo con el Observatorio de la Sostenibilidad en España, o con la Fundación Biodiversidad.

Ferrovial busca proyectos de interés común con algunas de las más relevantes ONG dedicadas a la conservación, como *World Wildlife Fund* (WWF) o la organización *Forest Stewardship Council*.

### Case study

Un acuerdo a largo plazo para avanzar en el conocimiento sobre el impacto del cambio climático en la biodiversidad: el Programa de Seguimiento de Cambio Global en Parques Nacionales (España).

Desde 2009, Ferrovial Agroman apoya el convenio suscrito entre la Fundación Biodiversidad, la Oficina Española de Cambio Climático, la Agencia Estatal de Meteorología y Parques Nacionales, una iniciativa pionera cuyo objetivo fundamental es generar conocimiento sobre las transformaciones provocadas por el cambio global en los espacios naturales mejor conservados de la Península Ibérica. El convenio se ha prorrogado hasta 2016, con una aportación total de más de 1.6 millones de euros por parte de Ferrovial.

#### Más información en:

<http://reddeparquesnacionales.mma.es/parques/rcg/index.htm>

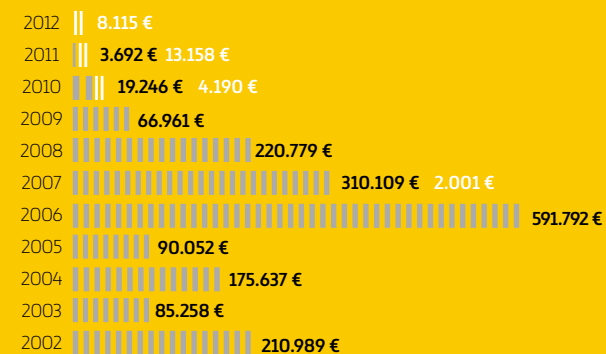
Este vínculo es sólo parte de unas relaciones fluidas con los reguladores y gobiernos de los países donde Ferrovial opera. Así, personal experto de diversas áreas de Ferrovial mantiene reuniones habituales con los responsables del desarrollo del marco regulatorio que puede afectar a las actividades de la empresa en todo el mundo, en un clima de colaboración y confianza mutuas. Cuando los desarrollos normativos tienen un amplio alcance, se activan grupos de trabajo específicos con presencia de todas las áreas de negocio y subsidiarias potencialmente afectadas, para llevar a cabo un seguimiento continuo y anticipar los resultados de la nueva regulación (por ejemplo, la reciente evolución del marco sobre cambio climático en Reino Unido). También se llevan a cabo actividades estructuradas de lobbying en el ámbito internacional, siempre con arreglo al marco normativo existente en esta materia. En este sentido, en ocasiones se concertan acuerdos con otras empresas o sectores económicos que pueden tener intereses comunes (p.e. la reciente Directiva Europea sobre Eficiencia Energética).

### Procedimientos sancionadores de índole administrativa-ambiental

En 2012 el total de expedientes sancionadores abiertos en materia de medio ambiente asciende a 25, correspondientes a las siguientes compañías: Ferrosfer (1), Cespa (8), Cadagua (1) y Ferrovial Agroman (15). Por este concepto se abonaron un total de 8.115,5 euros; además se hicieron efectivas sanciones derivadas de procedimientos abiertos en años anteriores por un valor de 3.692 euros. Las sanciones propuestas de mayor cuantía son referentes a depósitos incontrolados de tierras sobrantes de excavación principalmente en obras públicas.

Como se aprecia en el gráfico adjunto, los mecanismos de control y seguimiento implantados desde hace años han permitido a Ferrovial reducir progresivamente y estabilizar tanto el número de expedientes (25 en 2012 y 24 en 2011), como su importe.

### Sanciones Medioambientales



Acumulado de sanciones correspondientes a cada año 2002-2011  
Sanciones pagadas correspondientes a expedientes abiertos al año y regularización de expedientes de años anteriores

## Estrategia climática

Las actividades de Ferrovial están estrechamente relacionadas con algunas de las principales fuentes antrópicas de emisión de carbono. Así, la movilidad de personas genera a escala global en el entorno del 25% de las emisiones totales y es la fuente que más ha crecido en las dos últimas décadas. De mantenerse la tendencia actual, se estima que el transporte en sus distintas modalidades (terrestre, aéreo, marítimo) emitirá en el entorno de 9,2 Gton de CO<sub>2</sub> por año en 2030. Por otra parte, las ciudades y los edificios son responsables del consumo de casi el 70% de la energía, y generan por encima del 30% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. La progresiva “urbanización global” es, además, imparable; se calcula que en 2050 un 70% de la humanidad habitará en las ciudades, lo que sin duda acentuará el problema de las emisiones de carbono, la contaminación y la escasez de los recursos energéticos en las megápolis del futuro.

En este contexto, como promotores, operadores o gestores de infraestructuras de transporte y ciudades, Ferrovial es consciente de su responsabilidad y de la importancia de sus compromisos públicos en relación con el cambio climático. Pero también sabiendo que los grandes retos que la sociedad debe abordar en las próximas décadas, requerirán soluciones innovadoras y complejas, soluciones que Ferrovial tiene capacidad para poner en práctica generando nuevos servicios e infraestructuras para los gobiernos y clientes con los que trabaja.

### Entorno regulatorio

Los acuerdos internacionales suscritos a través de las Conferencias de las Partes (COPs) han reducido sólo en cierta medida la incertidumbre sobre la era post-Kyoto. En la reunión de Doha, celebrada en diciembre de 2012, se alcanzó un acuerdo parcial por parte de la UE y Australia, entre otros, para extender el período de compromiso del Protocolo hasta 2020. No obstante, al desmarcarse del acuerdo países como Japón, Rusia o Canadá, las emisiones agregadas de los firmantes no alcanzarán ni el 15% de las globales, por lo que los efectos prácticos del acuerdo se alejarán mucho de las recomendaciones hechas por la comunidad científica

respecto de una mayor ambición en la reducción de emisiones antrópicas.

La posición de Ferrovial en este sentido es que cada vez se hace más necesario un acuerdo vinculante y a escala global que marque la hoja de ruta para los próximos años, con objetivos suficientemente ambiciosos como para facilitar la inversión a largo plazo y el desarrollo de tecnologías, servicios e infraestructuras de bajas emisiones. Sin embargo, los acuerdos suscritos en Doha no ofrecen la necesaria certidumbre; salvo un compromiso formal para trabajar en un acuerdo básico que se suscribiría en París en 2015, no parece que se vaya a contar con nada más concreto en el corto o medio plazo.

En el lado positivo, se ha visto cómo se ha mantenido el impulso al *Green Fund* que pretende suscribir hasta 100.000 millones de dólares anuales en 2020, destinados a financiar tecnologías de bajas emisiones en países en desarrollo, así como mecanismos de adaptación en las regiones más vulnerables al cambio climático. Aunque no existe un acuerdo de financiación formal, diversos países han establecido ya compromisos suficientes como para poner en marcha el denominado *Fast Start Finance*, que se mantendrá activo en los próximos años. Estas líneas de financiación pueden facilitar y acelerar el desarrollo de los denominados “sectores climáticos” de la economía, algunos de los cuáles son de particular interés para el portfolio de Ferrovial (ciclo del agua e infraestructuras de bajas emisiones, por ejemplo).

Por otra parte, se asiste a una actividad regulatoria cada vez mayor a escala regional en materia de energía y cambio climático. Existen mecanismos ya desarrollados o emergentes en diversos países donde Ferrovial está, bien operando, bien iniciando su actividad. Son de particular interés, en este sentido, las recientes declaraciones del presidente de EE.UU., que parecen apuntar hacia una regulación más ambiciosa en este país, donde Ferrovial ocupa una posición destacada en el sector de las infraestructuras e intentará aprovechar oportunidades que emerjan en el ámbito de las ciudades eficientes y los servicios ambientales.

En este contexto, es obvio que la regulación en materia de energía constituye una de las principales palancas para avanzar hacia una economía de bajas emisiones. Por ello parece fundamental la implementación, en la

Unión Europea, de la Directiva de Eficiencia Energética (Directiva 2012/27/UE, aprobada en octubre de 2012). Una transposición ambiciosa de este marco normativo podría tener un impacto relevante en la reducción de la dependencia energética de Europa y la limitación de emisiones de gases de efecto invernadero, además de activar el mercado de la eficiencia energética, con un potencial económico, tecnológico y de generación de empleo muy significativo. Por esta razón, desde Ferrovial se hace un seguimiento detallado de la transposición de esta directiva a los estados miembros, intentando anticipar las oportunidades que se deriven del nuevo marco regulatorio.

### Retos y oportunidades

Lejos de considerar la regulación en materia de clima y energía como una amenaza para el portfolio de actividades de Ferrovial, parece que el entorno que se está conformando puede generar grandes oportunidades para el grupo, sobre todo en aquellos países que han suscrito compromisos públicos para la reducción de emisiones, y donde las señales de precio sobre las emisiones empiezan a aflorar. En este sentido, durante el año 2010 y 2011 se trabajó en el posicionamiento estratégico de Ferrovial respecto de las tendencias en materia de cambio climático a escala global; como resultado de este proyecto (denominado “Ferrovial 2015-2020”) se identificaron y evaluaron tanto los riesgos que podían afectar a las actuales líneas de actividad como las oportunidades de nuevos negocios para el grupo en el horizonte 2015 y 2020.

Como parte de esta estrategia, en los últimos años Ferrovial ha hecho una apuesta contundente por la inversión en I+D a largo plazo, enfocada en el desarrollo de soluciones de bajas emisiones para el sector del transporte, los sumideros de carbono (*SmartForests*), así como servicios municipales integrados que permiten a las ciudades mejorar su eficiencia en el uso de recursos y energía (*Smartcities*). Estos avances están dando lugar a nuevas líneas de negocio que se anticipan a una economía de bajas emisiones.

## Gestión de la huella de carbono

Como potenciales proveedores de infraestructuras y servicios de bajas emisiones, las propuestas de Ferrovial no tendrían credibilidad si no fuera capaz de abordar compromisos ambiciosos para la reducción de su propia huella de carbono. Con este fin, y como parte de su estrategia climática, Ferrovial se ha centrado en los últimos años en las siguientes líneas de actuación:

- La medida y seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero, con un alcance del 100% de las actividades de Ferrovial en todo el mundo, incluyendo tanto las emisiones directas (scope 1) como indirectas (scopes 2&3). Desde 2011 la huella global del grupo es verificada por un auditor externo<sup>1</sup>.
- El establecimiento de compromisos públicos para la reducción de las emisiones. Estos objetivos se crearon desde una perspectiva *bottom-up*, esto es, partiendo de los procesos productivos de cada área de negocio, donde se identificaron y evaluaron económicamente las “bolsas de oportunidad” para la reducción de las emisiones.

Como consecuencia de este proceso, Ferrovial ha fijado una reducción del 21,3% de las emisiones para 2020 respecto del año base 2009, en términos de intensidad de carbono<sup>2</sup>. Este objetivo involucra el cien por cien de las actividades, empresas y subsidiarias a escala global.

- El desarrollo de tecnología y procesos dirigidos a optimizar el capítulo de las emisiones evitadas.
- La progresiva extensión de los planes de movilidad de empresa. La Estrategia de Movilidad Sostenible para los trabajadores de Ferrovial se inició en el año 2008 y se ha extendido progresivamente a las principales sedes del grupo, como experiencia pionera en el ámbito empresarial. Como parte de estos planes, se han incorporado también acciones para la mejora de las flotas de vehículos y programas de formación para fomentar la conducción eficiente (especialmente en las actividades de Construcción y Servicios).

1. Los datos publicados son los disponibles a fecha de febrero de 2013. Cualquier actualización se publicará en la web de Ferrovial <http://www.ferrovial.com/es/Calidad-y-Medio-Ambiente>.

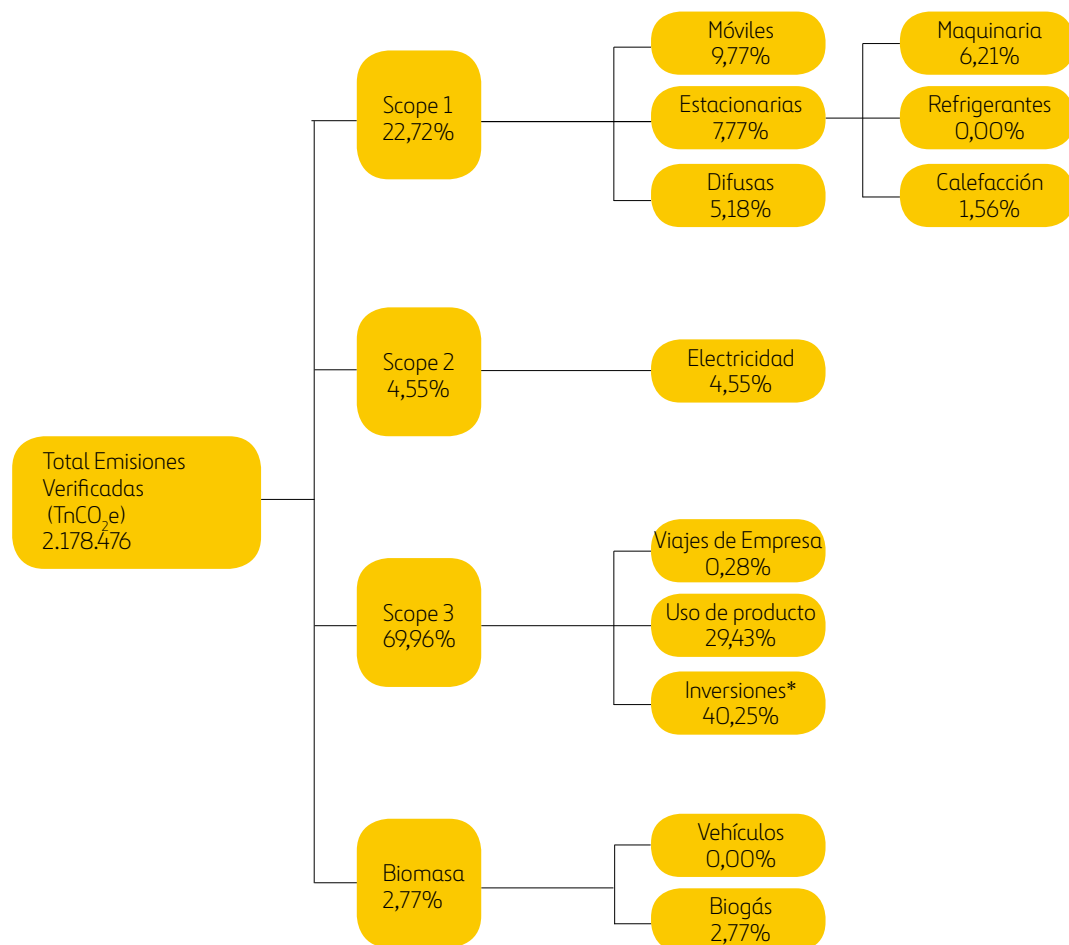
2. Entendiendo como tal el ratio [emisiones en Teq / ingresos en millones de euros].

- El desarrollo de planes de acción dirigidos a la mejora de la eficiencia energética en edificios. Se han desarrollado diversos proyectos para la incorporación de medidas activas de eficiencia energética en los edificios ocupados por las sedes corporativas. Como ejemplo emblemático de estas actuaciones, la sede central de Ferrovial ubicada en Príncipe de Vergara redujo un 52% su consumo eléctrico respecto a 2008, después de las obras de renovación energética acometidas en el último año.

Asimismo, se ha avanzado en la implantación de sistemas de gestión de la eficiencia energética de acuerdo con los requisitos de ISO 50001, fundamentalmente en el área de Servicios. Estos sistemas aseguran la gestión energética tanto en las instalaciones y edificios propios como en los de titularidad ajena, incluyendo la producción y el suministro energético, la gestión y diseño de las instalaciones, así como los procesos asociados a la mejora de la eficiencia energética.

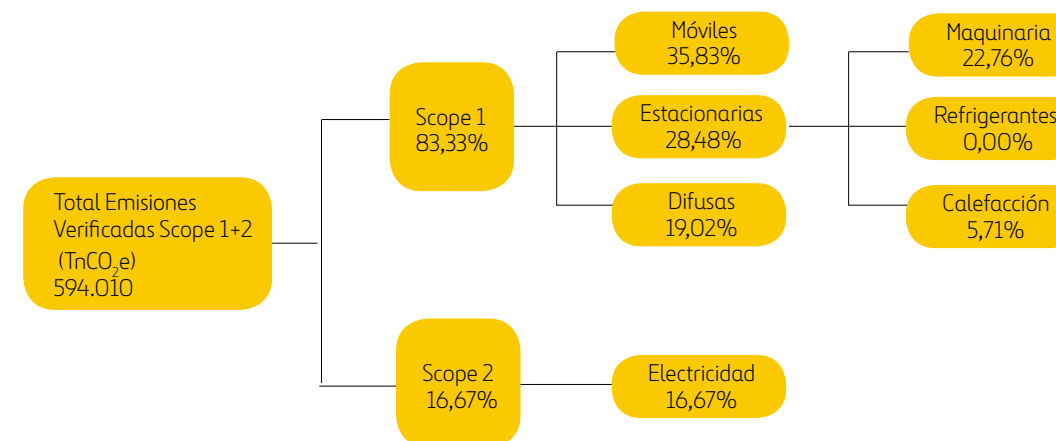
### Evolución del inventario de emisiones

#### Emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI, 2012)



\* La información relativa a Inversiones hace referencia a datos de emisiones de Heathrow Airports Holding Ltd. (antes BAA) de 2011, última información disponible a la fecha de este informe, y en función del porcentaje de participación de Ferrovial en HAH a 31 de diciembre de 2012.

#### Emisiones GEI de Ferrovial (Scope 1 y 2; año 2012)



#### Evolución de las emisiones GEI de Ferrovial (Scope 1&2) por empresa (Tneq CO<sub>2</sub>)

EMPRESA	2009	2010	2011	2012
Amey	49.453	52.980	60.563	52.729
Amey-Cespa*	33.763	33.763	33.763	11.265
Budimex	47.665	47.665	56.590	68.853
Cadagua	108.299	79.825	95.920	100.888
Cespa	383.236	360.132	295.256	245.587
Cintra	15.684	15.195	14.179	13.635
FASA	74.934	74.934	78.502	49.801
Ferrosfer	18.329	18.194	14.888	18.469
G. Ferrovial	896	860	724	711
Webber	30.301	30.301	36.300	32.072
<b>TOTAL (SCOPE 1&amp;2)</b>	<b>762.560</b>	<b>713.849</b>	<b>686.685</b>	<b>594.010</b>

\* Los datos de Amey-Cespa de 2009 y 2010 se incluyen únicamente a efectos comparativos



En 2012, Ferrovial ha reducido sus emisiones en términos absolutos respecto al año base en un 22,1% y respecto al año anterior en un 13,6%.

Esto hecho se debe principalmente a:

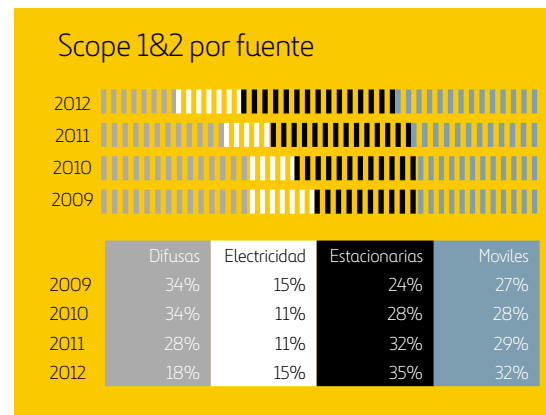
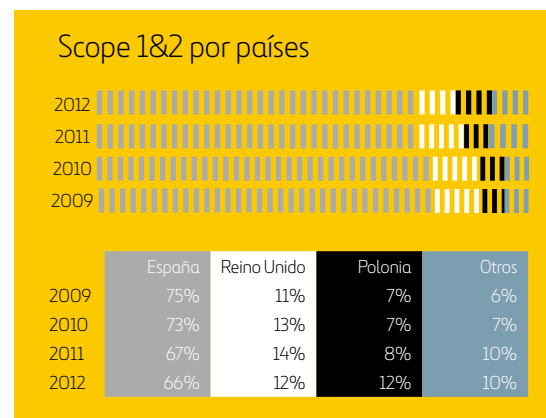
- Una disminución muy importante de las emisiones difusas emitidas a la atmósfera por Amey-Cespa, en el área de gestión de residuos.
- Un descenso en el consumo de fuel utilizado en la actividad de aglomerado, debido a la caída de la actividad. Este proceso es especialmente intensivo en el consumo energético en relación con otras actividades de construcción.

	Teq CO <sub>2</sub> /Millón €	Reducción 2012vs2009 (%)	Reducción 2012vs2011 (%)
TOTAL	77,92	-21,89	-16,64

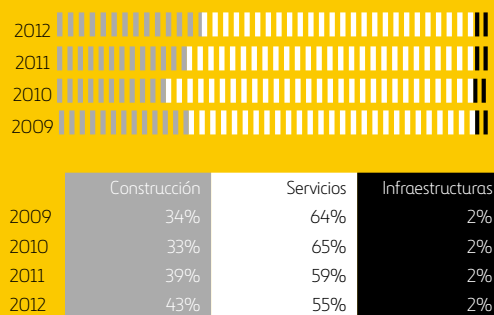
En 2012, el indicador de intensidad de carbono *Financial intensity* se ha reducido un 16,64% respecto al 2011 y un 21,89% respecto al 2009, lo que proporciona un margen suficiente para el cumplimiento de los objetivos establecidos en la hoja de ruta de reducción de emisiones, más allá de aspectos coyunturales que hayan podido mejorar sustancialmente el indicador en este último año.

De entre las empresas que han aumentado sus emisiones en valor absoluto se encuentran Budimex, Cadagua y Ferroser. En todos los casos estos aumentos se deben a un incremento de la actividad. Sin embargo el indicador *Financial intensity* de estas empresas se ha mantenido en línea con los de años anteriores o incluso se ha reducido (p.e. Cadagua, dedicada a la gestión del ciclo del agua).

A lo largo de los años el área de construcción toma mayor peso como consecuencia de la presencia de Ferrovial Agroman en otros países y el aumento de actividad en Budimex y Webber. El incremento de la actividad internacional queda perfectamente reflejado en el gráfico adjunto.



### Scope 1&2 Áreas de negocio



**Extensión del alcance de las emisiones indirectas (scope 3)**  
Durante 2012 Ferrovial ha hecho notables progresos en el cálculo y gestión de las emisiones indirectas de sus actividades, y en particular de las incluidas en el Scope 3.

Cuantitativamente, las dos principales fuentes de emisiones indirectas son:

- Emisiones de los usuarios de las infraestructuras gestionadas por Ferrovial.
- Emisiones procedentes de la participación del grupo en los aeropuertos británicos. Estas emisiones son las de mayor impacto a lo largo de la cadena de valor, y por tanto aquéllas donde se pondrá el foco durante los próximos años.

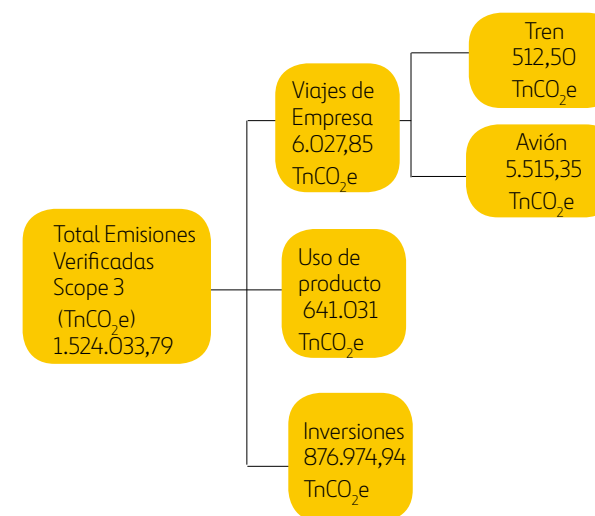
En el área de Infraestructuras, Cintra ha desarrollado una herramienta denominada "Herramienta de estimación de la huella de carbono en infraestructuras viarias" que permite estimar las emisiones de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O) originadas por el tráfico circulante en infraestructuras lineales como carreteras y autopistas. Esta herramienta utiliza los poderes de calentamiento global propuestos por el Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC), así como la metodología del proyecto CORINE AIRE. Como un caso particular, la herramienta empleada para el cálculo de emisiones de GEI en USA es MOVES, un simulador de las emisiones generadas por los vehículos a motor desarrollado por la Agencia de Protección Ambiental (US-EPA). Su objetivo es proporcionar una estimación precisa de las emisiones de las fuentes móviles en una amplia gama de condiciones que pueden ser definidas por el usuario. Para el cálculo se tienen en cuenta la longitud de la vía, IMD, porcentaje

de vehículos ligeros y pesados, así como la velocidad media de circulación.

Respecto a la participación de Ferrovial en los aeropuertos británicos, se considera dentro del Scope 3 la cuota proporcional de su participación con respecto a las emisiones directas (scope 1) e indirectas (scopes 2&3) de los aeropuertos operados por HAH (antigua BAA). El scope 3 incluye, entre otras fuentes relevantes, el tráfico de aeronaves, la accesibilidad de pasajeros y visitantes al aeropuerto, así como la movilidad de la plantilla del operador aeroportuario.

Cuantitativamente mucho menos importantes, se incluyen en este alcance también las emisiones procedentes de los viajes de empresa de Ferrovial, Ferrovial Agroman, Cadagua, Cespa, Cintra, Ferrovial Servicios y Amey, que ascienden a 6.028 Teq de CO<sub>2</sub>, un 23,72% más que en el año anterior como consecuencia de la creciente internacionalización de la compañía.

### Emisiones de GEI (Scope 3, año 2012)



### NO, SO y otras emisiones significativas

A partir de los consumos combustibles se calculan las emisiones en otros contaminantes gaseosos:

- a) Emisiones procedentes de la combustión de gas natural, gasóleo, fuel y propano en calderas.

NOx (t)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
128	47	7	44	9

- b) Combustión de gasoil y gasolina en vehículos automóviles

CO (t)	COVNM (t)	NOx (t)	Partículas (t)
1.355	177	759	96

- c) Combustión de gasoil en maquinaria móvil utilizada en obras de construcción

CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	NOx (g/Kg)	Partículas (g/Kg)
110	35	336	21

d) Emisiones derivadas del consumo de electricidad adquirida en la red. Para el cálculo se ha considerado el mix eléctrico de cada país donde Ferrovial está operando.

NOx (t)	CO(t)	COVNM(t)	SOx (t)	Partículas (t)
123,37	48,10	0,95	227,87	9,69

#### Emisiones procedentes de refrigerantes (Teq CO<sub>2</sub>)

En 2012 en Corporación se han recargado 41,8kg de refrigerantes R22 al que corresponden 68 Teq CO<sub>2</sub>.

#### Emisiones evitadas

Las emisiones evitadas por Ferrovial provienen de:

- Actividad de triaje en plantas de tratamiento de residuos y la captación de biogás en vertederos de residuos.
- Generación de electricidad “verde” en plantas de cogeneración de biogás y gas natural.
- Extensión de las políticas de compra verde a lo largo de la cadena de suministro, así como otras fuentes.

a) Emisiones evitadas en la actividad de triaje y captación de biogás

En las actividades de gestión de residuos se prioriza la valorización frente a la eliminación, con el objeto de reducir el volumen de rechazo que se deposita en vertedero y que, por tanto, tiene capacidad para generar emisiones de GEI. Además, cuando finalmente se producen estas emisiones en el vertedero, se captan mediante redes colectoras para evitar la emisión directa de metano (CH<sub>4</sub>) a la atmósfera y facilitar su aprovechamiento. En 2012, estos procesos han evitado la emisión de 1.220.225 Toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>.

b) Emisiones evitadas por la electricidad generada

El biogás captado en los vertederos se utiliza en plantas de cogeneración para la producción de electricidad. En 2012, Cespa ha generado 448.434 GJ con esta tecnología (un incremento del 12,5% respecto a 2011), lo que ha evitado las emisiones de 37.218,06 Toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>.

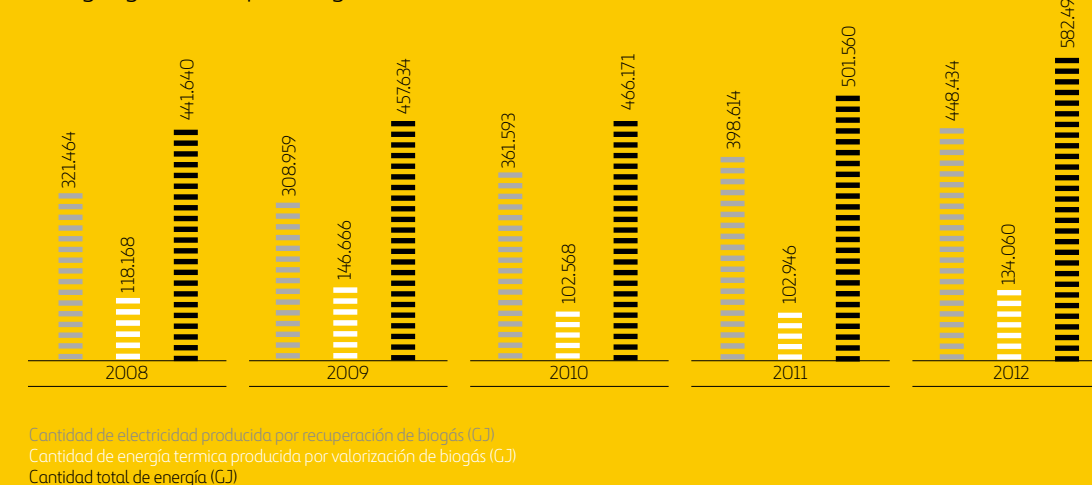
En los procesos de secado térmico de fangos de las estaciones depuradoras de aguas residuales gestionadas por Cadagua, se han implantado plantas de cogeneración de gas natural que producen energía térmica para el secado y energía eléctrica. Mediante estos procesos, la compañía generó en 2012 un total de 176.869.899,5 kWh, un 12% más que el año anterior, y evitó las emisiones de 52.845,90 Toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>.

En las actividades de gestión de residuos se prioriza la valorización frente a la eliminación, con el objeto de reducir el volumen de rechazo que se deposita en vertedero y que, por tanto, tiene capacidad para generar emisiones de GEI

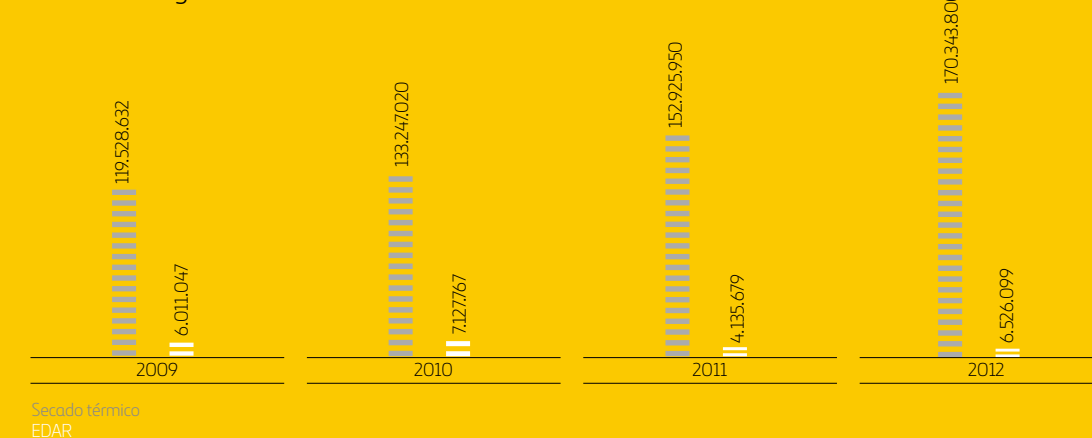
#### Evolución de las emisiones evitadas por triaje y captación de biogás en instalaciones de tratamiento de residuos.

		2010	2011	2012
Cespa	GEI evitadas por la actividad de triaje (Teq CO <sub>2</sub> )	212.186	253.826	282.405
	GEI evitadas por la captación de biogás (Teq CO <sub>2</sub> )	628.874	694.650	830.923
Amey-Cespa	GEI evitadas por la actividad de triaje (Teq CO <sub>2</sub> )		8.522	53.797
	GEI evitadas por la captación de biogás (Teq CO <sub>2</sub> )		0	53.100

#### Energía generada por biogás en vertederos



#### Electricidad generada en el tratamiento de lodos



c) Emisiones evitadas por la política de compra verde y otras fuentes

Tal y como se recoge anteriormente, la extensión de la política de compra verde por toda la organización ha tenido un cierto impacto en la huella de carbono del grupo, en particular debido a:

- Las mejoras graduales en las flotas de vehículos de leasing, renting de larga duración, así como la adaptación de los criterios de adquisición de maquinaria industrial y de obras públicas.
- El incremento notable del número de contratos de suministro de energía eléctrica de origen renovable certificada, que ha evitado la emisión a la atmósfera de 433 Toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>.

Otras fuentes de reducción de emisiones, parcialmente cuantificadas, se derivan de la extensión de los cursos de conducción eficiente (fundamentalmente en las actividades de Construcción y Servicios), y de cambios en los modelos de producción en el área de obra civil, tales como la reducción de distancias de transporte de tierras y otros residuos, o la utilización de oficinas provisionales de obra energéticamente más eficientes.

**Feedback de analistas**

La estrategia climática de Ferrovial ha sido reconocida por los analistas en los últimos años. Por tercer año consecutivo Ferrovial ha sido incluida en el *Carbon Performance Leadership Index* (CPLI); sólo cinco empresas de matriz española forman parte de este prestigioso índice. Este índice es generado por Carbon Disclosure Project (CDP), una iniciativa que analiza la estrategia climática de las compañías, así como de la gestión e información sobre las emisiones, y que aglutina los intereses de firmas de inversión y análisis que en su conjunto gestionan activos por valor de 78 billones de dólares.

Los conocidos rating de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index y FTSE4Good han destacado igualmente la estrategia climática de Ferrovial y la gestión de su huella de carbono.

**Desempeño ambiental**

**Cumplimiento de los objetivos de 2012**

A continuación se revisa el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales que se establecieron en 2012. Además, se plantean nuevos objetivos para el ejercicio 2013, en el contexto de la hoja de ruta fijada hasta 2020.

**Estrategia climática:**

- Ferrovial ha verificado con una entidad externa el 100% de la Huella de Carbono de Ferrovial en todo el mundo, en los alcances 1&2&3.
- Ferrovial ha ampliado la medida de las emisiones indirectas (Scope 3) a todas las categorías que son significativas y relevantes.

**Sistemas de gestión:**

- Se ha avanzado en la implantación de políticas de compras verdes en las Direcciones de Compras de las áreas de negocio de Ferrovial, en especial en lo que se refiere a la madera certificada.

**Gestión del negocio:**

- Se han identificado dos proyectos-piloto de rehabilitación energética para ser desarrollados a lo largo del 2013, en las ciudades de Madrid y Zaragoza (España). El cambio del marco regulatorio actual no ha favorecido el inicio de las obras en el año en curso. Asimismo, se han iniciado conversaciones con organismos europeos para facilitar el desarrollo de los mismos.
- En 2012, se ha aprobado internamente el modelo de negocio *SmartForest*, además de identificar y estudiar un territorio objeto del proyecto piloto. Se mantienen conversaciones con diversas administraciones públicas para la puesta en marcha de este modelo en un bosque de la Península Ibérica a lo largo de 2013.

**Gestión de residuos**

Existe una política de gestión de residuos común a todas las empresas del grupo basada en la minimización de la producción, su adecuada gestión y la tendencia hacia la valorización, reutilización y reciclaje.

**Residuos no peligrosos**

En 2012, Ferrovial ha generado una total de 3.358.540 Kilos de residuos no peligrosos enviados a plantas de tratamiento (no se incluyen los residuos reciclados). Esta cifra supone una reducción del 44,2% respecto de 2011. Existe una gran diferencia respecto al año anterior debido a la significativa disminución de madera gestionada tanto en Amey como en Ferrovial Agroman, como consecuencia del menor volumen de obras y de estructuras de hormigón (con encofrados de madera) a lo largo de 2012.



**Generación de residuos no peligrosos en las distintas áreas de negocio**

	Asimilables a urbanos	Madera	Residuos vegetales	Totales
AMEY	N.D.	148.232	551.175	699.407
CADAGUA	84.443	4.419	52.342	141.204
CESPA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
CINTRA	782.657	12.319	250.026	1.045.003
FASA	N.D.	1.404.095	N.D.	1.402.401
FERROSER	N.D.	N.D.	68.832	68.832
TOTAL (Kg.)	867.100	1.569.065	922.375	3.358.540

**Evolución de la producción de residuos no peligrosos enviados a planta de tratamiento (excluyendo los reciclados)**



Asimilables a urbanos  
Madera  
Residuos vegetales

\*: No se incluye dato de madera de Amey en 2011 (12.453.100 Kg.), ya que fue debido a un proyecto excepcional en Birmingham y Hampshire.  
\*: Datos 2010 y 2011 excluyendo el negocio de aeropuertos.

Residuos peligrosos

Generación de residuos peligrosos.

En 2012, por primera vez se reportan los residuos peligrosos no clasificados según la Lista Europea de Residuos (LER), generados principalmente en países fuera de la Unión Europea.

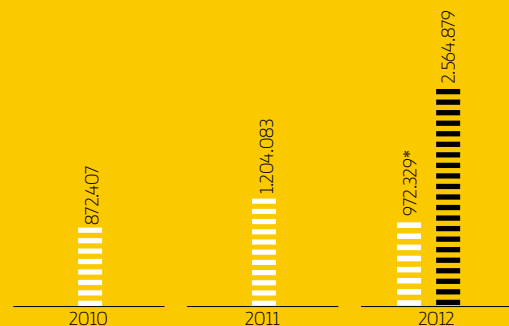
	2010	2011	2012*
Total (kg)	872.407	1.204.083	3.537.208

\* Valor obtenido de la suma de residuos peligrosos caracterizados y no caracterizados según LER.

La mayoría de los residuos peligrosos generados proceden de las filiales internacionales del grupo, principalmente de la estadounidense Webber. Esta filial está especializada en infraestructuras de obra civil y es adjudicataria de relevantes contratos de construcción de carreteras en el estado de Texas (Estados Unidos). Respecto al volumen de residuos peligrosos caracterizados según LER, el total ascendió a 972.329 kilos, que supone una disminución de un 19,3% comparado con el año anterior, debido fundamentalmente a la menor generación de residuos procedentes de obra, tales como tierras y suelos contaminados.



Residuos peligrosos (kg)



\*No se incluyen datos de Amey

Residuos peligrosos caracterizados según la Lista Europea de Residuos (LER)  
Residuos peligrosos no caracterizados según la LER

Reciclaje

Reciclaje de residuos en las distintas áreas de negocio, por categorías

	Papel y cartón	Plásticos Industriales	Chatarra Metálica	Otros materiales	Totales
Amey	15.880	15.840	519.730	889.828	1.441.278
Cadagua	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Cespa	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Cintra	24.982	3.659	407.292	1.147	437.081
Ferrovial Agroman	149.091	N.D.	11.893.174	N.D.	11.895.086
Ferrosfer	14.430	N.D.	17.700	N.D.	32.130
Total (Kg)	204.383	19.499	12.837.896	890.975	13.952.753

A lo largo de 2012 se reciclaron hasta 13.952.753 kilos de residuos, en la misma tendencia que años anteriores. La mayor contribución procede del reciclado de chatarra metálica de Ferrovial Agroman, en la ejecución de obras y demoliciones.



## Consumo de agua

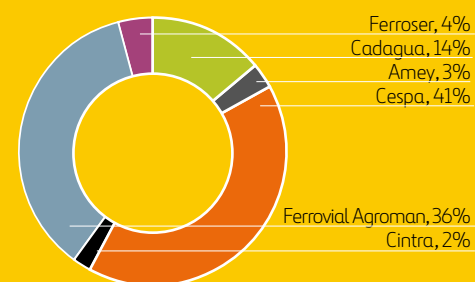
En 2012 el consumo total de agua (2.615.816 m<sup>3</sup>) reflejó un descenso del 19,1% en términos comparables respecto del volumen reportado del año anterior. Este descenso se debe fundamentalmente a dos factores:

- Reducción del volumen de obras contratadas en el área de Construcción (España).
- Énfasis en las prácticas de reutilización de agua (fundamentalmente en las actividades de Construcción y Servicios).

### Consumo de agua (m<sup>3</sup>)

	2010	2011	2012
Cadagua	197.752	263.022	353.001
Amey	300.622	226.500	85.261
Cespa	1.096.660	1.098.252	1.051.423
Cintra	137.233	82.051	58.667
Ferrovial Agroman	628.838	1.438.466	950.517
Ferrosfer	116.825	119.643	113.583
Corporación	4.137	6.408	3.364
<b>TOTAL (m<sup>3</sup>)</b>	<b>2.482.068</b>	<b>3.234.343</b>	<b>2.615.816</b>

### Consumo de agua (suministrada por la red)



## Biodiversidad

### Restauración ambiental

Ferrovial reconoce que sus actividades de construcción e infraestructuras pueden tener un impacto relevante sobre la biodiversidad, no sólo por el efecto que supone la ocupación del espacio, con la consiguiente destrucción o alteración profunda del hábitat, sino por la fragmentación que generan en los ecosistemas que subyacen tras el paisaje. Estas consecuencias son especialmente notorias en las infraestructuras de carácter lineal como las carreteras o los ferrocarriles, así como en la ejecución de grandes obras públicas. Aunque en general este tipo de intervenciones están sujetas a una exigente legislación ambiental, el propósito de Ferrovial es mantener un estándar mínimo de comportamiento que permita mitigar este tipo de riesgos ambientales.

Para ello se trabaja fundamentalmente en dos ámbitos:

- Aplicación de un procedimiento de evaluación y gestión de riesgos diseñado específicamente para este tipo de situaciones (ver apartado siguiente).
- Puesta en práctica de procesos de restauración ecológica, que Ferrovial ha desarrollado al cabo de la última década en colaboración con diversas instituciones científicas.

El propósito de Ferrovial es mantener un estándar mínimo de comportamiento que permita mitigar los riesgos ambientales que puedan tener un impacto relevante sobre la biodiversidad.

### Case study

#### Manual técnico sobre “Restauración ecológica de áreas afectadas por infraestructuras de transporte”

Hace casi dos décadas, el Prof. Jourdain se preguntaba: “¿Por qué querer imponer una cubierta vegetal, proyección de nuestra imaginación, sobre un terreno para el que la Naturaleza tiene ya su propio proyecto?”. En Ferrovial, una de las mayores empresas de infraestructuras del mundo, pensamos que el diseño de mejores medidas de restauración ambiental pasa por entender cómo hace la propia naturaleza para reconstruir los sistemas afectados por un impacto de estas características. Con toda seguridad, los proyectos de restauración más eficientes técnica y económicamente serán aquellos que, en cierta medida, ayuden a la naturaleza a recuperarse por sí misma, sacando el máximo partido a los procesos ecológicos que operan en estas circunstancias.

Para avanzar en este conocimiento, desde hace casi diez años Ferrovial trabaja con instituciones como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Universidad Complutense, la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid y, más recientemente, la Fundación Biodiversidad. Estos resultados científicos, junto con los generados por la constructora OHL y otros grupos de investigación, se han “traducido” a un lenguaje técnico y se han materializado en un texto editado por el Ministerio de Medio Ambiente de España. La edición digital de este manual puede descargarse en <http://www.ferrovial.com/es/Calidad-y-Medio-Ambiente>.

## Actividades en zonas protegidas o de alto valor ecológico

Del conjunto de las actividades de Ferrovial, el mayor riesgo de interacción con espacios protegidos o territorios de alto valor ecológico se concentra en la construcción de obras públicas. Al tratarse de emplazamientos temporales, en ciertas condiciones puede autorizarse la ocupación de estos espacios siempre y cuando se cumplan una serie de obligaciones en materia de prevención, mitigación y control del impacto que pudiera producirse como consecuencia de tal ocupación. Conscientes de este riesgo, en Ferrovial Agroman lleva implantado más de dos años un procedimiento específico para la identificación de estas situaciones, la evaluación y monitorización en términos cuantitativos del riesgo asociado, así como la puesta en práctica de las medidas necesarias para su mitigación.

Durante 2012, mediante el citado procedimiento, se identificaron un total de 55 emplazamientos temporales en zonas con hábitats considerados sensibles, todos ellos en el área de Construcción. De éstos, la mayor parte fueron obras civiles e industriales (un 95,5%), y el resto edificaciones. La activación del procedimiento de riesgos estuvo condicionada por la existencia de espacios legalmente protegidos (un 42% de los emplazamientos), la presencia de poblaciones de fauna protegida (25%) o la afección a aguas superficiales de alta calidad ecológica (el restante 33%). Para cada uno de estos emplazamientos se preparó un plan específico de “Planificación y seguimiento de medidas preventivas del riesgo ambiental”, que ha sido objeto de una supervisión particular por parte de los servicios centrales de la compañía.

Asimismo, existe un emplazamiento fijo en el área de negocio de Servicios, concretamente un centro de tratamiento de residuos urbanos gestionado por Cespa en

la provincia de Alicante. Este emplazamiento afecta al hábitat del camachuelo trompetero (*Bucanetes githagineus*), una especie incluida en el Anexo I de la Directiva Europea de Aves. Con el objeto de prevenir cualquier impacto en esta especie, se implantó un exhaustivo programa de seguimiento y control de los impactos sobre las comunidades vegetales que configuran el hábitat de esta especie, y se suscribieron diversos convenios de colaboración con centros públicos de investigación para llevar a cabo la monitorización de las poblaciones. Como consecuencia de estos acuerdos, se han generado resultados científicos que han contribuido a un mayor conocimiento de la etología y ecología de esta especie de avifauna, en un contexto de cambio global.

### Gestión del negocio

Una parte fundamental de la estrategia medioambiental se dirige hacia el desarrollo de modelos de negocio que pueden contribuir a las expectativas de la sociedad respecto de un planeta ambientalmente más sostenible, poniendo en valor las capacidades y tecnologías de Ferrovial en materias como la eficiencia energética, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, el efecto sumidero de los bosques o la eco-eficiencia.

Desde que en 2011 se pusiera en marcha el proyecto "Ferrovial 2015", se han consolidado diversos modelos de negocio y se han desarrollado otros nuevos, siempre inspirados por los retos ambientales a los que se enfrenta la compañía. Este proyecto analizó en profundidad el posicionamiento estratégico de Ferrovial en relación con las tendencias globales en materia de cambio climático, tanto en el ámbito económico como regulatorio. Como resultado de este ejercicio no sólo se identificaron y evaluaron los riesgos que podían afectar a las actuales líneas de actividad, sino también las oportunidades de nuevos negocios para el grupo en los horizontes 2015 y 2020. Las líneas de desarrollo más relevantes, en gran medida producto de estas reflexiones, se detallan a continuación.

### Movilidad sostenible

La transformación hacia infraestructuras de transporte de bajas emisiones pasará sin duda por su integración con

las TIC, que las dotarán de una mayor flexibilidad con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Verdaderas infraestructuras inteligentes, capaces de adaptarse a la demanda en tiempo real, asegurando la fluidez del transporte o activando soluciones para una movilidad más sostenible. Ejemplos de ello son los sistemas de predictibilidad de eventos de tráfico, los sistemas avanzados de vías de entrada SAVE en autopistas o el sistema DAVAO+ para la detección de vehículos con alta ocupación, todos ellos desarrollados en el ámbito del "Centro de Infraestructuras Inteligentes (CI3)" que se constituyó en el año 2010. La puesta en práctica de estas tecnologías ha permitido a Ferrovial desarrollar conceptos como las *managed lanes*, infraestructuras capaces de reducir la huella de carbono de la movilidad de personas por carretera, actualmente desarrolladas en países como Estados Unidos o Canadá.

### Ciudades eficientes (*Smartcities*)

El área de Servicios comenzó hace más de dos años a desarrollar el concepto de "ciudad inteligente" en el marco de los servicios municipales y la eficiencia energética, proponiendo un enfoque muy práctico, basado en la reducción de costes para las administraciones locales, la inversión en tecnología, el aumento de la eficiencia energética y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Este nuevo modelo ya se ha implantado en distintas ciudades, como Birmingham, y está comenzando en Sheffield, donde Ferrovial Servicios ha suscrito un contrato de 20 años y para el que ha aportado una fuerte inversión. La experiencia ha sido positiva y bien recibida por los ciudadanos, los sindicatos locales y los empleados. Según las estimaciones preliminares, se prevé un ahorro factible de en torno al 20% con respecto a los costes actuales de los servicios urbanos.

En España se han iniciado los primeros contratos de esta índole, como la gestión del alumbrado público en la ciudad de Soto del Real (Madrid). Los objetivos de este proyecto contemplan reducciones en los consumos energéticos y las emisiones de carbono en el entorno del 80%. Sólo durante 2012 se alcanzó un ahorro de 1.577.892 kWh, y más de 470 toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub> evitadas.

### Case study Eficiencia Energética en la ciudad de Birmingham

Birmingham es una de las mayores ciudades de Europa y la segunda ciudad más grande de Reino Unido. La visión de Birmingham es conseguir ser una ciudad de referencia mundial en 2026. Para ello ha firmado un contrato de colaboración con Amey de 3,2 mil millones de euros con una duración de 25 años, el mayor de su naturaleza en Europa. El proyecto implanta mejoras innovadoras de eficiencia energética, como por ejemplo el uso de lámparas LED en el alumbrado público y el control centralizado de la iluminación en función de la actividad de cada espacio público.

Hasta hora, estas mejoras permitieron reducir el consumo de energía al 50%, lo que supone un ahorro de 5 millones euros al año y la reducción de 35.000 t de CO<sub>2</sub> anuales.

### Gestión forestal sostenible (*SmartForest*)

Durante 2012 Ferrovial ha profundizado en la detección de oportunidades ligadas a la conservación de la biodiversidad. En países como España, los montes son una fuente de recursos naturales, actividades económicas y generación de empleo en el entorno rural; empleo que resulta vital para fijar la población local y facilitar la conservación de los hábitats a largo plazo. Sin embargo, la actual crisis económica ha reducido sustancialmente la inversión de dinero público en la conservación de los bosques, con los impactos y riesgos que este déficit puede tener para la biodiversidad y la actividad económica en zonas rurales.

En este difícil contexto, la posición de Ferrovial puede jugar un papel relevante supliendo la falta de inversión pública, siempre y cuando se asegure una gestión sostenible y a largo plazo del bosque, así como un uso público de aquellos montes que formaban parte del patrimonio de todos. Con este fin, en colaboración con asociaciones ecologistas, *Forest Stewardship Council*

(FSC) y la comunidad científica, Ferrovial trabaja actualmente con diversas administraciones públicas de España en el desarrollo de un proyecto piloto para la gestión de montes públicos. El modelo *SmartForest* es un proyecto innovador concebido con el objeto de:

- Cambiar las prácticas de gestión forestal hacia un modelo más sostenible, amparado por la certificación FSC.
- Mantener los servicios ecosistémicos del bosque y su biodiversidad.
- Poner en valor actividades económicas capaces de financiar la conservación de estos activos, así como la prevención de incendios.
- Promover modelos energéticos alternativos a los combustibles fósiles, como una forma de proporcionar seguridad energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Atraer capital privado para financiar a largo plazo una parte de estas actuaciones. Ferrovial confía en implantar, a lo largo de 2013, el primer proyecto piloto de este nuevo modelo de gestión forestal desarrollado en colaboración con FSC y las administraciones públicas.

Asimismo, se está llevando a cabo un estudio preliminar sobre la viabilidad a escala global de los bancos de hábitats y otras formas de mercados de conservación, y sobre el papel que Ferrovial podría jugar en este contexto (Proyecto Ferrovial, Capital Natural).



Autopista SH130, Dallas, Estados Unidos

## Construcción verde

### Edificios bioclimáticos

Durante 2012, las empresas de Ferrovial han construido más de 25.000 m<sup>2</sup> de edificios y 132.531 m<sup>2</sup> de urbanización en el marco de proyectos bioclimáticos. De los ocho edificios construidos con estos criterios, dos gozan de la certificación BREEAM y seis se están certificando según la herramienta LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*, desarrollada por U.S. Green Building Council). Los sistemas de certificación BREEAM y LEED se corresponden con un conjunto de herramientas encaminadas a medir, evaluar y ponderar los niveles de sostenibilidad de una edificación, en las fases de diseño, ejecución y mantenimiento.

Desde 2009 Ferrovial es patrón y socio activo del capítulo regional de Green Building Council en España, colaborando con esta institución y la red internacional World GBC en proyectos como la activación de la rehabilitación de edificios a escala urbana, con criterios de eficiencia energética o el fomento de las herramientas de certificación “Verde” y “LEED”.

### Rehabilitación urbana

En el ámbito de la ciudad, la rehabilitación urbana de edificios con criterios de eficiencia energética está cobrando protagonismo como complemento a la edificación de nueva planta. Ferrovial ha trabajado durante los últimos años en el desarrollo de modelos de financiación basados en la colaboración público-privada, que podrían hacer posible la renovación progresiva del parque actual de edificios a medio y largo plazo.

Esta alternativa para el sector de la edificación cuenta con grandes beneficios potenciales. Un relevante informe del Grupo Técnico de Rehabilitación (GTR), del que Ferrovial forma parte, propone un programa ambicioso de renovación urbana y rehabilitación energética, con la intervención de 10 millones de viviendas para el año 2050 en España. Se estiman obtener ahorros muy relevantes en el consumo energético y de emisiones GEI, de hasta 390 billones de euros hasta 2050, asumiendo a la vez los compromisos de la emergente regulación europea en materia de eficiencia energética.

Además, constituye una gran oportunidad para el sector de la edificación por su potencial para la generación de actividad económica y sobre todo de puestos de trabajo, estimados en 120.000. Otros beneficios a nivel socioeconómico serían una revaloración económica de la vivienda y la mejora en la calidad de vida y confort de los usuarios.

El citado informe está disponible en el siguiente enlace: <http://www.gbce.es/es/GTR>

Ferrovial ha trabajado durante los últimos años en el desarrollo de modelos de financiación basados en la colaboración público-privada, que podrían hacer posible la renovación progresiva del parque actual de edificios a medio y largo plazo.

## Objetivos y compromisos (2013 - 2020)

Durante 2013 Ferrovial seguirá avanzando en las principales líneas estratégicas, en una hoja de ruta orientada hasta el año 2020:

- La medida y gestión de las emisiones de gases de efecto invernadero a escala global, incluyendo el Scope 3 (emisiones procedentes de terceros, relacionados con la cadena de generación de valor).
- La mejora continua de los sistemas de gestión del riesgo ambiental, en aquellas áreas donde tal riesgo es relevante.
- La anticipación a los cambios regulatorios que pudieran afectar positiva o negativamente a las actividades de Ferrovial.
- La investigación y desarrollo en tecnologías para una movilidad más sostenible y eco-eficiente.
- La progresiva extensión de los planes de movilidad de personas al resto de las sedes corporativas.
- La eficiencia energética en el entorno urbano, particularmente en el ámbito de la rehabilitación de edificios y la ciudad (*Smartcities*).
- El diseño de modelos innovadores para la gestión sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad (*SmartForests*).
- Avances en la política de compra verde, en colaboración con WWF y Global Forest & Trade.

## Objetivos 2013

- Mantener la hoja de ruta para la reducción de un 21,3% de las emisiones de gases de efecto invernadero de las actividades para el año 2020, sobre la línea base de 2009. Este compromiso incluye las emisiones directas (Scope 1) e indirectas (Scope 2, energía eléctrica adquirida de la red).
  - Implantación de un proyecto-piloto de rehabilitación energética y renovación de barrios en España, así como el desarrollo de un nuevo marco para la renovación energética de edificios en el sector terciario.
  - Implantación de un proyecto-piloto bajo el modelo *SmartForest*, en colaboración con *Forest Stewardship Council* (FSC).
  - Finalización del proyecto “Ferrovial, Capital Natural” sobre mercados de biodiversidad.
  - Mantenimiento y mejora de los ratings ambientales de Ferrovial (particularmente en el Dow Jones Sustainability Index y el Carbon Disclosure Project).
- Asimismo, se han establecido objetivos específicos para la mejora de los sistemas internos de gestión y control:
- Puesta en operación de la nueva plataforma corporativa para el cálculo y monitorización de la huella de carbono.
  - El desarrollo e implantación de un universo de riesgos climáticos y ambientales en la herramienta corporativa de gestión (FRM, *Ferrovial Risk Management*).

### Tabla de indicadores medioambientales

En la tabla adjunta se recogen aquellos indicadores medioambientales que no han sido citados expresamente a lo largo del texto.

Indicador	Valor 2012	Uds
Volumen de maderas tropicales.	39,3	m <sup>3</sup>
Porcentaje de madera de origen garantizado	61	%
Volumen total de compras de papel	486.487	kg
Porcentaje de papel con sello FSC	24	%
Porcentaje de papel reciclado	50	%
Porcentaje de papel blanqueado sin cloro	62	%
Compras del material más relevante para el negocio		
Barrera	30.000	t
Asfalto	1.005.106	t
Hormigón	2.515.258	t
Aglomerado asfáltico	97.635	t
Vehículos totales que componen la flota propia	16.156	Nº
Porcentaje de vehículos propulsados por combustibles alternativos	4	%
Consumo de agua reutilizada	1.756.819	m <sup>3</sup>
Importes de sanción propuestas en el ejercicio por motivo de expedientes abiertos en el ejercicio objeto de reporte	238.512	Euros
Residuos producidos de construcción y demolición	8.854.996	t
Total de tierras de excavación	15.202.803	m <sup>3</sup>
Total de tierras de excavación reutilizadas	12.830.069	t
Tierra vegetal reutilizada	14.900	m <sup>3</sup>
Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra	2.458.514	m <sup>3</sup>
Material reutilizado en obra	6.656.863	m <sup>3</sup>
Material enviado a otra obra o relleno autorizado	6.158.306	m <sup>3</sup>
Vertidos accidentales al agua *	50.070.028	m <sup>3</sup>
Número total de los derrames accidentales significativos	0	Nº
Inversiones y gastos ambientales totales del ejercicio	70.362.635	Euros

Indicador	Valor 2012	Uds
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles	Total	7.615.821 GJ
	Diesel	3.151.001 GJ
	Fuel	481.612 GJ
	Gasolina	372.563 GJ
	GN	3.605.058 GJ
	LPG	30 GJ
	Propano	1.309 GJ
Consumo de energía adquirida según fuentes primarias**	Carbón	248.804 GJ
	Gasoil	48.782 GJ
	Gas	300.899 GJ
	Biomasa	14.498 GJ
	Residuos	4.867 GJ
	Nuclear	135.302 GJ
	Hidráulica	78.597 GJ
	Geotérmica	237 GJ
	Solar FV	13.250 GJ
	Solar térmica	52 GJ
Consumo de Electricidad	Eólica	92.914 GJ
	Mareomotriz	0 GJ
	Otras	751 GJ
	Amey	17426.218 kWh
	Amey-Cespa	6.527.783 kWh
	Budimex	37421.910 kWh
	Cadagua	75.794.642 kWh
	Cespa	66.367.664 kWh
	Cintra	29.292.122 kWh
	FASA	16.571.228 kWh
Ferrosfer	7.996.398 kWh	
Ferrovial	1.463.952 kWh	
Webber	2.253.840 kWh	

\* La gran mayoría de los vertidos accidentales al agua corresponden a caudales fuera de parámetros de las plantas depuradoras de aguas residuales gestionadas por Cadagua. Concretamente, 43.093.330,9 m<sup>3</sup> tienen carácter excepcional ya que provienen de la puesta en marcha de la planta depuradora de Bens (A Coruña, España).

\*\* Para el cálculo se han tenido en cuenta los mix energéticos de cada uno de los países donde opera Ferrovial.



# capital humano

## Compromiso

- Desarrollar un modelo integrador que garantice la fortaleza de los distintos negocios y potencie las capacidades de sus profesionales.

## Líneas de actuación

- La integración, definiendo los valores y la cultura comunes que nos definen como compañía.
- La globalización, desarrollando un modelo de Recursos Humanos aplicable en cualquiera de las divisiones y países.
- El liderazgo, fortaleciendo las capacidades de gestión de los profesionales.
- El talento, estableciendo mecanismos de atracción, identificación, desarrollo y retención de los empleados.

## Hitos 2012

- Reconocimiento a las prácticas de gestión de personas a través de la obtención por segundo año consecutivo de la certificación *Top Employers*, premio de Capital Humano a la "Política Estratégica de Formación y Desarrollo"; y el distintivo "Empresa más Igual" de la Comunidad de Madrid.
- Realizar el seguimiento de planes de acción asociados a la encuesta de clima de 2011 que se ha traducido en 65 iniciativas ya implantadas.
- Definición e implantación de una estrategia 2.0 de *Employer Branding*.
- Consolidación del modelo transversal para la gestión del colectivo directivo con la definición del Plan de Desarrollo Individual después del proceso de evaluación 360º *feedback*.

- Cerca de 400 profesionales incorporados al Programa de Identificación, Desarrollo y Gestión del Talento.
- Ampliación de la oferta formativa en Programas de Internacionalización.
- Lanzamiento de una red social interna abierta a todos los empleados para intercambiar información, conocimiento y mejores prácticas.
- Impulsar la cultura de la innovación con la puesta en marcha de iniciativas que fomenten la participación de todos los empleados en la generación de ideas.
- Mejora en la eficiencia de los procesos de gestión de personas a través de la potenciación de las nuevas tecnologías tanto en el ámbito de las redes sociales como en los sistemas integrados de gestión de recursos humanos.

## Objetivos 2013

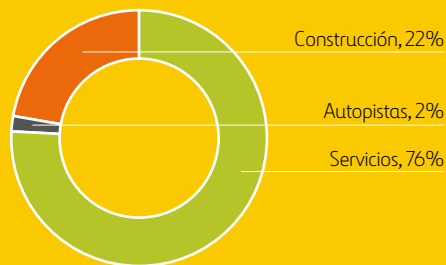
- Consolidar la edición 2013 de la Encuesta de Clima Laboral como una palanca para la gestión del compromiso de los empleados.
- Extender el Programa Global de Gestión del Talento a otras filiales y unidades de negocio.
- Actualización del Plan de Sucesión potenciando los canales de desarrollo profesional de los sucesores identificados.
- Aprovechar la Universidad Ferroviaria Summa como vía para generar valor, apoyándose en la generación de sinergias internas y la creación de oportunidades con agentes externos.
- Creación de comunidades internacionales dentro de la red social interna para apoyar la transmisión del conocimiento.

	2012	2011	2010
Plantilla media	57.276	69.990	100.995
Plantilla al cierre del ejercicio	55.159	68.008	101.404
Plantilla al cierre internacional (%)	38	48	62
Plantilla con jornada parcial (%)	17	16	18
Plantilla con contrato indefinido (%)	79	78	83
Plantilla con contrato temporal (%)	21	22	18
Mujeres en plantilla (%)	31	32	33
Índice de rotación (%)	2,7	2,8	6,7
Inversión en formación/facturación (%)	0,21	0,16	0,34
Empleados evaluados por competencias (%)	97	96	97
Empleados con retribución variable (%)	20	12	13
Número de expatriados	300	242	260

## Características de la plantilla

La plantilla a diciembre de 2012 de Ferrovial asciende a 55.159 empleados. Se trata de un perfil de capital humano internacional y diversificado geográficamente en actividades y negocios.

**Por áreas de actividad**, el 75,6% desempeñan su actividad en Servicios, el 1,6% en el área de Autopistas, el 22% en Construcción, el 0,1% de los empleados desempeñan su actividad en el área de Aeropuertos, el 0,1% en Inmobiliaria y el 0,6% desempeña su actividad en Corporación.



**Por áreas geográficas**, el 38% de los empleados desempeñan su actividad fuera de España, concentrándose en tres países, Reino Unido, con un 21% de empleados, Polonia con un 10%, y EE.UU. con un 4%. Ferrovial está presente en 26 países, de los cuáles el 99,8% de su plantilla está en países miembros de la OCDE.

**En referencia a las categorías profesionales** el 80% de los empleados son operarios y técnicos, el 13% son titulados superiores y de grado medio, el 6% son administrativos y el 1% directivos.

**En el caso de la tipología de contrato**, el 79% de los empleados tiene un contrato indefinido, la mayoría de ellos están adscritos a contratos de servicios sujetos a subrogación en caso de adjudicación a otra compañía. El 83% tiene jornada completa.

**En el caso de la segmentación por género**, la representación femenina en cada una de las divisiones es la siguiente: en Servicios es del 36%, en Autopistas es del 32%, en Construcción del 13%, en Aeropuertos es del 36%, en Inmobiliaria es del 62% y en Corporación es del 42%.

**Edad media y antigüedad:** La plantilla tiene una edad media de 43,20 años y una antigüedad media en la empresa de 8,36 años; mientras que los directivos tienen una antigüedad media de 11,05 años y 48,25 años de edad media.

Es destacable en los resultados que se presentan y acorde a los hechos del 2012 con la rotación de activos maduros, la concentración de la plantilla especialmente en cuatro países: España, Reino Unido, EE.UU. y Polonia (96,83% del total de la plantilla) en los que se concentran también la mayor parte de las actividades del grupo, permitiendo aunar sinergias y esfuerzos que ofrezcan oportunidades de crecimiento y desarrollo a sus profesionales. La plantilla media del año asciende a 57.276 empleados.

El contexto del mercado laboral en los principales países en los que opera Ferrovial, y en particular en España, explica el índice de rotación medio de la compañía, siendo el dato del año 2012 del 2,7%. Del total de bajas voluntarias sólo el 16% ha sido de mujeres, frente al 29% del año anterior.

Por divisiones los índices de rotación son: el 1% en Servicios, el 9,1% en Autopistas, el 8,1% en Construcción, el 7,1% en Aeropuertos, el 4,6% en Inmobiliaria y el 2,7% en Corporación. La compañía, con el fin de conocer los motivos por los que un empleado causa baja voluntaria, tiene establecido un protocolo de entrevista de salida para las posiciones de estructura con el objetivo de conocer los motivos de la decisión.

Las relaciones laborales entre Ferrovial y sus empleados se basan en el cumplimiento de la legislación vigente en cada país, los convenios internacionales y demás disposiciones legales y reglamentarias de carácter laboral.

La plantilla a diciembre de 2012 de Ferrovial asciende a 55.159 empleados. Se trata de un perfil de capital humano internacional y diversificado geográficamente en actividades y negocios.

## Ferrovial, una empresa para seguir

2012 ha supuesto para Ferrovial el posicionamiento como una de las empresas más destacadas en la gestión de Recursos Humanos. Por segundo año consecutivo, ha conseguido la certificación *Top Employers*, que otorga anualmente *CRF Institute*.

La certificación de *Top Employers* avala que la compañía ha puesto en marcha políticas y procesos que garantizan la atracción y retención del mejor talento, promoviendo al mismo tiempo un buen clima laboral. Para otorgar la certificación, *CRF Institute* desarrolla un estudio objetivo en cuatro pasos: identificación de los mejores empleadores del país, envío de un cuestionario de prácticas que completa la compañía, revisión y auditoría adicional externa para comprobar las respuestas y por último, puntuación y selección de las empresas merecedoras de la certificación.

La compañía es referente también a través de sus filiales, en los mercados donde está presente, como es el caso de la acreditación de Oro de *Investors in People*, recibida por Amey, un estándar independiente referente de buenas prácticas en Recursos Humanos en el Reino Unido. *Investors in People* lleva a cabo un proceso de análisis y medición de la efectividad de las distintas acciones que una empresa ha llevado a la práctica para la gestión de las personas, a través de entrevistas con más de 300 empleados obteniéndose datos sobre si su política de Recursos Humanos es la óptima para conseguir los resultados deseados.

La compañía aprovecha las conclusiones y recomendaciones de estas certificaciones, con el único objetivo de seguir mejorando para el futuro. Preocupada por ofrecer a los futuros empleados un lugar excelente para trabajar, desde hace cinco años, se realizan distintos pulsos de opinión a las nuevas incorporaciones. Con la información obtenida a través de un cuestionario se ha elaborado un informe que destaca que los principales motivos para aceptar la oferta de trabajo de Ferrovial son, por orden de importancia:

1. Desarrollo profesional
2. Prestigio de la compañía
3. Contenido del puesto



La muestra tiene las siguientes características: fundamentalmente empleados entre 25 y 30 años (48%), con menos de 3 años de experiencia laboral previa a la incorporación (52%) y con alguna titulación técnica (51%).

En el mes de abril, ampliando la presencia de Ferrovial en las redes sociales, la compañía se incorporó a herramientas de captación de talento; en dos sentidos, uno para captar el talento a través de las ofertas de empleo dentro de estas redes, recibiendo más de 15.500 candidaturas; y contando con una nueva herramienta para todos los gestores de selección con el objetivo de que puedan realizar las búsquedas del talento en todo el mundo.

seguidores

+12.000

ofertas publicadas

63

búsquedas realizadas

979

Esta iniciativa gana especial relevancia en mercados en los que, claramente, Ferrovial apuesta por crecer como EE.UU., Reino Unido, y por nuevos mercados, como Brasil, que permite acercarse tanto al talento de esos países como a otros profesionales y expertos del mercado laboral local. Los técnicos de selección en poco más de seis meses han visualizado 3.400 perfiles.

Desde el nuevo posicionamiento en esta red en el mes de abril, Ferrovial ha tenido un incremento del 110%, alcanzando ya 12.000 seguidores con cerca de 1.000 búsquedas realizadas. Durante este año, se han publicado en diferentes medios y canales 4.205 ofertas de trabajo para las cuales se recibieron 251.013 candidaturas.

A lo largo de 2012, Ferrovial ha estado presente en diferentes foros de empleo a nivel nacional e internacional. Para todas las compañías que conforman Ferrovial, es una responsabilidad contribuir a generar empleo entre los más jóvenes. En todas las divisiones y filiales existen iniciativas vinculadas al reclutamiento, desarrollo y formación de nuevos talentos.

- Foro BEST-UPM
- Induforum
- Foro E Valencia
- Foro Universidad de Nebrija
- Foro Barcelona Facultad de Químicas
- Foro Universidad de Murcia
- IE
- 3U (Politécnica, Complutense y UNED)
- Foro Empleo
- Comillas

Para todas las compañías que conforman Ferrovial, es una responsabilidad contribuir a generar empleo entre los más jóvenes.

## El compromiso de los empleados

La compañía dispone de distintas herramientas para pulsar la opinión de su capital humano, tanto para conocer su satisfacción general como para identificar fortalezas y áreas de mejora que permitan implantar nuevas iniciativas.

Durante el año 2012, se han implantado 65 iniciativas vinculadas a los resultados de la encuesta de clima realizada en el ejercicio 2011. Durante este ejercicio 2012, se han realizado más de 10 encuestas a través de un servicio online que permite a las unidades de negocio y filiales disponer de una herramienta que les posibilita una toma de contacto rápida y sencilla sobre la percepción de determinados colectivos acerca de temas específicos, desde su opinión sobre eventos internos hasta la valoración de la satisfacción ante determinados proyectos. En total esta herramienta denominada *Pulse Check* ha llegado a un total de 2.800 empleados de diferentes unidades de negocio y países, consolidándose como una herramienta de apoyo para obtener la opinión de las personas.

Uno de los principales retos de una compañía internacional del ámbito de Ferrovial, es dotar de herramientas internas y nuevos canales de comunicación que permitan que fluya la información a todos los colectivos de la organización.

Este objetivo se cubre con la intranet corporativa y sus correspondientes canales de negocio y de áreas transversales, que no sólo permite la publicación de información institucional y empresarial sino que los empleados además pueden comentar las noticias publicadas. A través de este canal de comunicación interna se han publicado 240 noticias corporativas, poniendo en marcha la posibilidad para todos los empleados de publicar comentarios sobre las mismas y hacerlos públicos a todos los empleados, así como indicar si la noticia le ha gustado.

Este año se ha creado un nuevo canal de innovación que recoge toda la información relativa a este área tanto de proyectos, como de nuevos acuerdos de colaboración con entidades, premios, etc. Se busca impulsar la innovación desde las personas, a través de información e implicación en el proceso de generación de ideas, como ha ocurrido en la primera edición de los Premios de Innovación.

Durante el año 2012, se han implantado 65 iniciativas vinculadas a los resultados de la encuesta de clima realizada en el ejercicio 2011.

Uno de los logros alcanzados en este ejercicio 2012 ha sido la puesta en marcha de un nuevo espacio colaborativo que permite el intercambio de información y conocimientos por comunidades de expertos, que permitan un salto incremental en la capacidad de innovación. Con este proyecto, Ferrovial ha dado un primer paso en la evolución necesaria de los canales de comunicación tradicionales al mundo de la red social creando un entorno que permite compartir el conocimiento y las mejores prácticas de cada negocio. A cierre del ejercicio se ha completado el piloto, con 340 usuarios y cuatro comunidades en funcionamiento, con una actividad del 24% de participación activa en la conversación y en la compartición de documentos.

La compañía, además de poner a disposición de los empleados estas herramientas de comunicación, así como campañas informativas de apoyo a los distintos proyectos que afectan a los empleados, pone en marcha otra serie de iniciativas con el objeto de fomentar el *networking* entre sus empleados y mejorar la experiencia de cada uno de ellos.

Todas las divisiones organizan diferentes eventos corporativos que además de favorecer las relaciones, fomentan hábitos saludables entre su plantilla. Varios ejemplos de esas iniciativas son las Olimpiadas Ferrovial que se organizan en España para todas sus divisiones y en Reino Unido para la división de Servicios, y en la que participan más de 1.500 personas en diferentes disciplinas deportivas durante tres semanas; o la Semana del Bienestar que organizan Construcción y Corporación, ofreciendo a las personas de sus sedes centrales la posibilidad de acudir a diferentes talleres de fomento de la salud; así como los talleres sobre Bienestar organizados en Reino Unido por la división de Servicios.

## Desarrollo del talento

La combinación de talento y compromiso de los profesionales de Ferrovial constituye uno de los pilares de su éxito como líder mundial en la gestión de infraestructuras. Por ello fomentar la movilidad interna del talento y el crecimiento profesional de todas las personas que conforman la compañía es una de sus prioridades estratégicas.

El proceso de evaluación 360º *Feedback* está dirigido al colectivo directivo. La edición del 2012 ha incluido por primera vez la extensión de este colectivo con el objetivo de mejorar su aportación de valor al negocio en su posición actual, anticipar su aportación futura y posibilitar su promoción dentro de las posiciones directivas de la organización. Este año han sido evaluadas bajo este proceso 119 posiciones, un 23% más que en la edición anterior, y se han recibido 660 evaluaciones, un 44% más que en la edición anterior. Los resultados alcanzados arrojan una puntuación del 4,1/5, que representa una mejora sobre la puntuación de la edición anterior, lo que avala la relevancia de los planes de desarrollo asociados.

La evaluación 360º es un proceso sistemático y uniforme de evaluación de las Competencias Directivas alineadas con la cultura de Ferrovial que persigue cuatro objetivos:

- Implantación de un perfil directivo único para toda la compañía.
- Clarifica las expectativas de la compañía respecto del desempeño del directivo.
- Creación de un marco de desarrollo general para todos los directivos de Ferrovial.
- Identificación de fortalezas y áreas de mejora de los directivos desde múltiples perspectivas.

Tras la evaluación 360º, los directivos han contado con sesiones de *feedback* individuales con un *coach*, tras las que se establece un Plan de Desarrollo Indivi-



dual - Directivo con su Director de Recursos Humanos, en el que se determinan acciones de autodesarrollo, *networking*, formación y procesos de *Coaching*. De todos estos procesos de desarrollo se han identificado 215 acciones de desarrollo de competencias y 269 peticiones de desarrollo de competencias.

En la edición de 2012 se ha actualizado la Guía de Desarrollo de Competencias Directivas, incorporando nuevos recursos para la mejora de las capacidades directivas.

El proceso de evaluación de competencias y planificación del desarrollo es un modelo de evaluación integral, ya que se evalúan competencias, conocimientos, desempeño y potencial, y lo hace desde la perspectiva de la autoevaluación de uno mismo junto con la evaluación del superior, completándose el proceso en una entrevista de *feedback* que, en opinión de los más de 5.000 empleados que pasan el proceso, es uno de los momentos más importantes del año y una oportunidad para hacer balance, destacando aquello más valioso y aquello que requiera una acción de mejora y refuerzo.

En el ejercicio 2012 han participado en este proceso 5.185 empleados, un 11% más que el año anterior y que especialmente destaca por la internacionalización del proceso, ya que incorpora al personal de estructura de Webber, Ferrovial Agroman UK y Ferrovial Agroman USA. Del total de las personas evaluadas, el 29% son mujeres.

En esta edición además de la evaluación realizada por el superior se realiza una autoevaluación en las nueve competencias que han sido evaluadas, después de un ejercicio de simplificación y alineamiento al modelo de competencias directivas y además no sólo se evalúa el desempeño, sino el potencial, y se incluye dentro del proceso, una evaluación del conocimiento técnico.



Todo este proceso está dentro de una herramienta que permite que esta información esté accesible, tanto para el mando como para el subordinado, a lo largo de todo el año y así realizar el proceso de seguimiento correspondiente.

Los resultados de esta edición han alcanzado una media de 74,3 sobre 100, lo que representa un claro retorno del esfuerzo de inversión de desarrollo realizado por la organización. No se han detectado diferencias significativas asociadas al género en cuanto a los resultados obtenidos de la evaluación.

En los planes de desarrollo fijados entre el superior y el colaborador, se han identificado 9.036 cursos de formación, lo que supone un importante incremento respecto al año anterior. Estas acciones se concentran fundamentalmente en formación financiera (19%), formación en idiomas y programas de inmersión (19%) y formación en comunicación (11%).

En lo referente a las acciones de desarrollo, se han identificado 2.058 acciones, lo que supone un 31% más sobre el año anterior. De las cuáles, el 29% son acciones que implican nuevas responsabilidades y/o la gestión de un nuevo proyecto dentro del mismo área; el 21% son de participación en iniciativas para conocer mejor otras áreas y prácticas del negocio y otro 20% son de aprendizaje que uno mismo ha de realizar como puede ser a través de lecturas recomendadas.

Los resultados medios de la evaluación han alcanzado una media de 74,3 sobre 100, lo que representa un claro retorno del esfuerzo de inversión de desarrollo realizado por la organización.

## Internacionalización de los empleados

Ferrovial manifiesta la necesidad creciente de gestionar activamente el talento y como complemento de esta iniciativa crea el Comité de Cobertura de Vacantes Críticas y el procedimiento asociado de Movilidad Dirigida. Los objetivos de este comité son:

- Cubrir las vacantes con el mejor candidato disponible dentro de la organización.
- Potenciar la movilidad de profesionales clave identificados en otros procesos (Planes de Sucesión, repatriados, etc.).
- Asegurar que los profesionales con alto potencial pasen por experiencias críticas para afrontar con éxito el siguiente paso en su carrera profesional.

La estrategia de crecimiento internacional de Ferrovial de los últimos años, ha permitido promover el desarrollo de carrera, transferir conocimientos entre los distintos países y establecer sinergias entre las diferentes unidades de negocio y filiales. Por lo tanto, entre las prioridades de la compañía está la internacionalización de sus empleados. Para ello se está trabajando en mecanismos de identificación de profesionales con potencial para ofrecerles oportunidades de desarrollo enfocados no sólo a través de formación sino a través de la movilidad profesional nacional e internacional.

Este año cerca de 400 personas han participado en un Programa de Identificación de Talento, con el objetivo de crear cantera e identificar aquellos con mayor potencial, de manera que se pueda gestionar de forma activa su desarrollo profesional para asegurar que cuentan con el perfil requerido para ocupar posiciones de mayor responsabilidad dentro de la compañía.

Actualmente el número de asignaciones internacionales es de 300, y están repartidas en 18 países. Las asignaciones internacionales ofrecen una experiencia en nuevos mercados en expansión, donde poner en práctica competencias y conocimientos en beneficio de toda la organización.

Ferrovial realiza sus procesos de selección de personal con el objetivo de contratar a los mejores candidatos disponibles para el puesto que van a desempeñar, en igualdad de condiciones, con independencia de su género, origen o nacionalidad. Por este motivo, todos los empleados contratados en su país de residencia, son considerados personal local, con independencia de su nacionalidad.

Del total de directivos (Consejos de Administración y Comités de Dirección), el 91% son personal local.

## Formación y desarrollo

La compañía tiene una sólida experiencia en formación, y prueba de ello es el número de horas de formación realizadas en este ejercicio 2012, que han sido 1.135.614 horas. La inversión total de formación ha representado un 0,21% sobre la facturación del grupo, que implica haber realizado una inversión en formación por empleado de 285 euros.

Uno de los proyectos que hace diferenciadora a la política de formación y desarrollo, es su apuesta por la formación de los líderes del futuro, no sólo a través de la formación técnica, sino a través de la formación transversal, otorgando un especial protagonismo al mando y a la persona en el desarrollo de su carrera y mejora de sus capacidades y habilidades en su ámbito profesional y personal. Esta formación desarrollada en la Universidad Ferrovial Summa, ha supuesto un total de 52.464 horas de formación en el año 2012, un 17% más que el año anterior, con una asistencia de 2.964 alumnos, lo que representa un 8% más que el año anterior.

La distribución de las horas de formación en la universidad corporativa a lo largo de 2012 ha sido a través de una oferta formativa de 210 cursos, estructurados de la siguiente forma:

### Escuela de Liderazgo

111 programas      21.472 horas

### Escuela de Negocio

68 cursos      19.776 horas

### Escuela de Integración Cultural

27 cursos      10.512 horas

### Una oferta formativa diferencial: Summa

Es diferencial la oferta formativa por su amplio alcance, ya que no sólo se ciñe a la plantilla en España sino que muchos de sus programas estrella están dirigidos a posiciones internacionales. El carácter internacional y los programas realizados con las principales escuelas de negocio internacionales hacen destacable este proyecto.

En este ejercicio, hay que señalar fundamentalmente la formación directiva tanto dirigida a quienes ocupan posiciones de responsabilidad como enfocada a los líderes del futuro identificados en los programas de talento.

Programas *Executive* desarrollados a partir de la demanda analizada de los resultados de la evaluación 360º de los directivos:

- Programa de Gobierno Corporativo cuyo objetivo es dar a conocer las funciones, deberes y responsabilidades de los Consejeros, así como cuál es el funcionamiento y labores del Consejo, de acuerdo al Buen Gobierno Corporativo.
- Programa de Desarrollo de Liderazgo (PDL 360) cuyo principal objetivo es abrir la perspectiva individual del Directivo en relación a su estilo de liderazgo y facilitar el desarrollo de las competencias requeridas en el perfil de liderazgo.

- *Building Business at the Boardroom*: el objetivo de este programa experiencial es poner en práctica, incluso antes del inicio del mismo, a través de un caso diseñado *ad hoc* para Ferrovial, el ciclo de desarrollo de negocio de cara a potenciar una relación de valor con el cliente, basada en la comunicación efectiva y en la puesta en valor de la empresa.

De la formación enfocada a los líderes del futuro señalar dos programas con participación internacional:

- *Global Management Programme (GMP)*: cuyo objetivo es combinar el enfoque teórico y práctico a través de la participación de los asistentes en proyectos concretos de gestión del cambio e impulso de la innovación aplicados a Ferrovial, bajo el paraguas de los módulos académicos de Finanzas, Estrategia, Operaciones, Innovación y Cambio como hilo conductor. Se desarrolla en dos módulos residenciales: Madrid y Londres.
- Programa de Desarrollo de Liderazgo (Managers): cuyo objetivo es optimizar el estilo de liderazgo de los participantes para, posteriormente, liderar y desarrollar equipos de alto rendimiento.

Para el ejercicio 2013, el objetivo prioritario es ampliar el alcance internacional de estos programas.



Curso en la Universidad Summa de Ferrovial. El Escorial, España



### Lugar de encuentro: *networking* y colaboración

Ferrovial, ha conseguido gracias a la implantación de una sede física para la Universidad, reunir a todos los profesionales de las distintas sociedades y países en los que está presente, consiguiendo no sólo una mejora de las habilidades sino también generar sinergias de negocio y conocimiento entre las diferentes áreas con el fin de construir conjuntamente una cultura propia integrando la diversidad de la compañía.

Esa concepción de la Universidad como un espacio para intercambiar experiencias, se plasma en un incremento en el número de jornadas y encuentros realizados en la sede durante 2012, que ha acogido 30 jornadas con 685 participantes en las mismas.

Este año como novedad, y unido a la estrategia de la compañía para facilitar las herramientas tecnológicas necesarias para fomentar el trabajo en equipo y el intercambio de experiencias, se ha puesto en marcha una comunidad de alumnos de Summa a la que se irán apuntando todos los participantes. Esta comunidad persigue los siguientes objetivos:

- Generar comunidades *alumni*.
- Dar continuidad a las acciones presenciales.
- Facilitar la integración.
- Compartir conocimientos.

Este canal permite además fortalecer la relación entre los alumnos y los ponentes internos, hoy son más de 150 expertos que actúan de referentes del conocimiento y de transmisores de los valores y principios que diferencian a Ferrovial.

La compañía cuenta también con un Campus *On-line*, en el que se incorpora la formación online, tanto de alcance global como por área de negocio. Actualmente, están activos y son de obligatorio cumplimiento para todos los empleados de Ferrovial los cursos online de: Código Ético (lanzado en 2010), Seguridad de la Información (2010), Prevención de Riesgos Laborales (2010) y Prevención de Delitos en España (2011).

Este año, dentro del portal de Summa, uno de los espacios más visitados y valorados ha sido el de resúmenes de libros de gestión empresarial, con más de 7.000 descargas.

Indicadores Universidad Corporativa Summa	2012
Número de horas totales impartidas en Summa durante el año*	52.464
Número de horas de formación por participante en Summa durante el año*	177
Número de empleados que han asistido a la formación en Summa durante el año*	2.964
Indices de satisfacción global: Valoración campus	7,5
Indices de satisfacción global: Valoración formadores	9
Indices de satisfacción global: Contenidos y metodologías	8,5
Indices de satisfacción global: Organización	8,6
Indice general de satisfacción	8,6

\*Se incluyen horas de formación presenciales y online

## Reconocimiento

El compromiso con la formación de los profesionales de Ferrovial ha sido reconocido en la XVI Edición de los Premios Capital Humano a la Gestión de Recursos Humanos, que valoran la profesionalización en esta materia, así como el desarrollo de herramientas y técnicas de dirección, organización y motivación de las personas en el seno de las empresas. Ferrovial ha sido premiada en la categoría de Política Estratégica de Formación y Desarrollo por ser pionera en su sector con la creación de la Universitas Ferrovial Summa y por establecer un itinerario formativo para toda la línea de mando vinculado a los resultados del 360º *feedback*.

### Orientada a resultados a través de las personas

La política retributiva es equitativa y competitiva en los mercados de referencia en los que está presente e incluye: retribución fija y retribución variable ajustada a los mercados locales, y sistemas de incentivos a largo plazo con enfoque global.

El sistema de retribución variable está basado en objetivos. Este proceso de evaluación por objetivos alcanza ya al 20% de la totalidad de la plantilla, y si se considerase el perímetro de personal de estructura, es decir, personal no sujeto a contratos, se estaría hablando del 100% de la plantilla. Dentro de la tabla de objetivos y en función de la posición concreta, se incluyen objetivos vinculados a los resultados de la compañía y flujo de caja.

El compromiso con la formación de los profesionales de Ferrovial ha sido reconocido en la XVI Edición de los Premios Capital Humano a la Gestión de Recursos Humanos, que valoran la profesionalización en esta materia, así como el desarrollo de herramientas y técnicas de dirección, organización y motivación de las personas en el seno de las empresas.



Durante el ejercicio 2012 se ha realizado la planificación y fijación de objetivos, a través de una plataforma que mejora la explotación de la información y la gestión por parte de la línea de mando, convirtiéndose en una herramienta sencilla, intuitiva y de fácil acceso.

La compañía ha seguido potenciando el sistema de retribución flexible, a través del *Flexibility Plan*, el cual proporciona la posibilidad de modificar de forma voluntaria el paquete retributivo actual de acuerdo a las necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución fija actual por determinados productos (tickets guardería, seguro de vida, de accidentes, seguro de salud, adquisición de equipos informáticos, vehículos en renting y ordenadores).

Este año se ha continuado impulsando este programa y se ha ofrecido un nuevo producto, la Tarjeta de Transporte, que permite comprar títulos de transporte para uso exclusivo del empleado, con la finalidad de desplazarse entre el lugar de residencia y el centro de trabajo en un transporte público y colectivo.

Todos los empleados pueden acceder a través de la intranet al Club del Empleado en el que se encuentran mejoras para la adquisición de productos y servicios, así como facilidades de pago, lo cuál supone un ahorro económico así como de tiempo que repercute en su calidad de vida.

Adicionalmente, en el ejercicio, se ha continuado con el "Plan 12.000", un programa retributivo que consiste en el pago de una parte de la retribución variable a 350 personas pertenecientes al colectivo de directivos, mandos intermedios y jefes de departamento o categoría similar, mediante la entrega de acciones de Ferrovial.

Durante 2012 se ha puesto en marcha un Plan de Incentivos a Largo Plazo (*Performance Share Plan*) para 312 directivos y mandos intermedios, consistente en la entrega de acciones pasado un plazo de tres años y tras el cumplimiento de determinadas métricas.

El área de compensación y beneficios vela por el cumplimiento de los requisitos de confidencialidad y por la fijación de su política retributiva con criterios de equidad interna y externa.

### Un modelo integrador de gestión de personas

La compañía cuenta con los sistemas tecnológicos adecuados para que los procesos de trabajo de toda su plantilla se realicen dentro del marco de la seguridad, buscando la eficiencia en los procesos. Uno de estos ha sido el proyecto *Bridge* que surgió hace dos años para integrar toda la información vinculada a los procesos de Recursos

Humanos de Ferrovial, en lo referente a la gestión de personas de las distintas unidades de negocio y filiales, actuando como una palanca de creación de valor que permite una mejor gestión del talento de la compañía.

Este programa integra en una misma plataforma los procesos estratégicos de Recursos Humanos: Formación, Evaluación y Planificación del desarrollo, Objetivos y Compensación. La herramienta está disponible en tres idiomas (español, inglés y portugués) cubriendo la totalidad de la plantilla donde Ferrovial está presente. Con esta tecnología utilizada, Ferrovial se ha convertido en pionera en la ejecución de un proyecto de estas características en modelo SaaS (*Software as a Service*).

La implantación de estos sistemas crea valor e integra información entre las diferentes unidades de negocio de la organización. Además, aprovechando las sinergias que la globalización permite y es capaz de adaptarse a las diferentes necesidades de los negocios, países e idiomas.



# derechos humanos

## Compromiso

- El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos.

## Líneas de actuación

- Mejorar las condiciones laborales para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados.
- Asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos.

## Hitos 2012

- Continuación del curso del Código Ético para todo el personal de estructura en España.
- Participación en foros y mesas de diálogo relativos a la implementación de los Derechos Humanos en la empresa.

## Objetivos 2013

- Formalizar la política de Derechos Humanos.
- Seguimiento de las recomendaciones del Informe Ruggie sobre Derechos Humanos en la empresa española.

Ferrovial establece en su Código Ético que “toda actuación de la compañía y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos”. El Canal Ético de Denuncias permite a cualquier empleado comunicar situaciones de comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos del Código. En 2010, Ferrovial puso en marcha un Buzón de Denuncias en el portal corporativo, que permite a cualquier persona con acceso a Internet informar y documentar posibles irregularidades o comportamientos contrarios a la legalidad o a los compromisos éticos establecidos por Ferrovial.

Como firmante del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, Ferrovial se ha comprometido a apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales reconocidos internacionalmente y a asegurarse de que sus empresas no sean cómplices en su vulneración. Este compromiso engloba la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo: libertad de asociación y reconocimiento del derecho a la negociación colectiva, eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción, erradicación del trabajo infantil y abolición de la discriminación en el empleo.

## Cadena de suministro

Ferrovial también vela por el respeto a los Derechos Humanos en la cadena de suministro. La compañía promueve la creación de nuevos modelos de pedidos y contratos con sus proveedores que profundicen en aspectos de Responsabilidad Corporativa.

Atendiendo al perfil de proveedores, los productos y los países de procedencia, el diagnóstico realizado por los diferentes negocios de la compañía no muestra cambios significativos con respecto a los ejercicios anteriores. Cabe destacar que la mayoría de las inversiones de Ferrovial se realizan en países de la OCDE o en países de ingresos medio-altos y altos según la clasificación del Banco Mundial cuyas legislaciones reconocen y garantizan el respeto a los Derechos Humanos, por lo que se ha calificado de bajo el riesgo de la cadena de suministro de Ferrovial.

Desde 2008, en Construcción contemplan una cláusula específica de Responsabilidad Corporativa en los acuerdos de proveedor-colaborador. Estos acuerdos se establecen con proveedores importantes. En 2012, Servicios ha introducido dicha cláusula en sus contratos, para hacer extensivo el compromiso de Ferrovial con la Responsabilidad Corporativa a su cadena de suministro. Ferrovial ha transmitido a los proveedores con los que tiene firmados este tipo de acuerdos su adhesión a los principios del Pacto Mundial, entregándoles una copia de dichos principios e instándoles a que los tengan en cuenta en el desarrollo de sus actividades.

Por último, hay que señalar la implantación de una metodología para el análisis de los proveedores de alto riesgo en base a los Principios del Pacto Mundial y al FTSE4Good.

### Gestión de riesgos

El sistema integral de gestión de los riesgos corporativos (FRM) incluye los riesgos por violaciones de los Derechos Humanos. Dentro del área de riesgos de cumplimiento, se encuentran los riesgos por insuficiencia o mal funcionamiento de los procedimientos implantados para asegurar el cumplimiento de los principios éticos que regulan la relación de la empresa con sus empleados.

Con respecto a la formación del personal de seguridad, cabe destacar la inclusión en los Manuales de Tareas y Procedimientos de Seguridad de un apartado sobre las normas que deben cumplir los empleados en materia de Derechos Humanos, así como las nuevas instrucciones a los distintos departamentos de Seguridad en esta materia.

En cuanto a la promoción de los Derechos Humanos, Ferrovial mantiene su compromiso con los Objetivos de Desarrollo del Milenio, en concreto con el número 7 C: *Reducir a la mitad, para 2015, la proporción de personas sin acceso sostenible al agua potable y a servicios básicos de saneamiento*, contando, en 2012, con cuatro proyectos en desarrollo en Tanzania, Etiopía, Colombia y Perú, en colaboración con las ONGDs ONGAWA, Intermón Oxfam, Ayuda en Acción y Plan. Estos proyectos suman casi un millón de euros de inversión, alrededor de 50.000 beneficiarios y 15 empleados voluntarios.

Ferrovial prohíbe cualquier tipo de discriminación hacia sus clientes y la sociedad en general, y se compromete a suministrar información del desempeño de sus operaciones de forma rápida, clara y segura. Ferrovial vela por el cumplimiento de las leyes locales y el respeto a la cultura, costumbres y valores de la gente en las comunidades en las que se desarrollan las actividades de la compañía. Ferrovial contribuye a promover el cumplimiento de los derechos humanos, a mantener un diálogo abierto con los grupos de interés y a participar en actividades sociales con la comunidad.

### Sindicación y negociación colectiva

Ferrovial reconoce los derechos de sus empleados, siguiendo la Declaración de Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo establecida por la Organización Mundial del Trabajo comprometiéndose a la no discriminación, promoción de la igualdad de oportunidades y a la valoración de la diversidad; la prohibición del trabajo infantil o forzoso, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.

Las relaciones laborales entre Ferrovial y sus empleados se basan en el cumplimiento de la legislación vigente en cada país, los convenios internacionales y demás disposiciones legales y reglamentarias de carácter laboral.

Ferrovial garantiza en todos los países dónde actúa los derechos de los trabajadores, como el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos. El 79% del total de la plantilla de Ferrovial está adherida a convenios colectivos.

### Igualdad y no discriminación

Ferrovial a través de este compromiso establecido en su propio Código de Ética Empresarial, apoya la gestión de la diversidad como un imperativo empresarial, social y legal, además de cumplir las normativas vigentes en materia de igualdad de oportunidades.

Ferrovial además de adherirse al Chárter de la Diversidad ha sido patrocinadora del segundo ciclo de foros que organiza la Fundación para la Diversidad bajo el nombre de *Diversity Management Toolkit*, con el objeto de contribuir a generar una cultura de no discriminación y facilitar una serie de herramientas concretas de gestión de la diversidad a través de la organización de cuatro seminarios de enfoque práctico y participativo. Este ciclo estuvo compuesto por cuatro foros que se realizaron a lo largo del 2011 y 2012 con el objeto de posicionarse como un referente en el análisis de modelos eficaces y eficientes en materia de gestión de las personas.

El Código de Ética Empresarial establece que todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito. Este compromiso viene respaldado por la obtención del distintivo "Igualdad para la Empresa" a Ferrovial S.A. vigente hasta el ejercicio 2013. Este año, se suma

a ese reconocimiento el distintivo "Empresa más Igual" otorgado por la Presidencia de la Comunidad de Madrid por el fomento y la puesta en marcha de iniciativas en materia de igualdad de oportunidades, en concreto, por el Plan "IGUALA +" de Ferrovial.

Ferrovial tiene una representación femenina del 31%. En el caso de la segmentación por género, en cada una de las divisiones la presencia de mujeres es la siguiente: en Servicios es del 36%, en Autopistas es del 32%, en Construcción es del 13%, en Aeropuertos es del 36%, en Inmobiliaria es del 62% y en Corporación es del 42%.

La representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial, entendidos éstos como el Consejo de Administración y el colectivo formado por los comités de dirección, direcciones corporativas y comités de dirección de las divisiones y filiales es del 13%.

En relación a las categorías profesionales, del total de directivos de la compañía, el 13% son mujeres, del total de titulados superiores y grado medio es el 25%, en el caso de administrativos es el 70% y en el caso de personal técnico y operario el 30% son mujeres.

Del total de mujeres el 36% tiene jornada parcial. La distribución del número de mujeres por el total de plantilla en los países en los que Ferrovial tiene una presencia significativa es la siguiente:

El Plan de Igualdad recoge 17 medidas que se han ido implementando desde su aprobación. Entre ellas destaca el Plan Concilia con medidas como la ampliación del descanso por maternidad de dos semanas, la jornada laboral reducida flexible por razones de guarda legal, el cuidado directo de algún menor de 10 años o períodos sabáticos ajustados a las necesidades de la plantilla.





## Compromiso con los colectivos desfavorecidos

El compromiso con la igualdad de oportunidades lleva a la compañía a firmar diferentes acuerdos que permitan la integración de personas con discapacidad procedentes de entornos de exclusión social.

Desde el año 2006 la compañía trabaja de la mano de la Fundación Adecco para poner en marcha iniciativas de responsabilidad social, tanto vinculadas a la contratación de personas con discapacidad como otras iniciativas que permitan sensibilizar y generar una contribución social.

En este contexto destaca el Plan Familia para los empleados de Ferrovial, que persigue mejorar la calidad de vida y facilitar la integración social y laboral de aquellos familiares con discapacidad.

Fruto de la colaboración con la Fundación Adecco, son también otras iniciativas con fines sociales de integración de personas con discapacidad, como la puesta en marcha de Escuelas de Vela para la práctica del deporte adaptado.

Con objeto de continuar la labor de sensibilización interna hacia la inclusión laboral, la compañía organizó a través de la Fundación Integra una exposición fotográfica, realizada por grandes nombres de la fotografía, en la que también habían sido retratados directivos y empleados de diferentes empresas entre las que figuran también las personas en riesgo de exclusión social insertadas en su plantilla. Todo ello, con el objeto de revelar que aquellas personas que han sufrido o sufren exclusión social puedan llegar a integrarse en el mundo laboral, sin que sea posible identificar quién es quién, si se les concede una oportunidad. La colaboración con esta fundación ha permitido hasta la fecha la incorporación de 167 personas en riesgo de exclusión social, así como ha puesto en marcha distintas iniciativas de formación en el área de servicios.

## Acoso laboral

Desde 2008, Ferrovial tiene publicado en su Intranet, un Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo, siendo España, el ámbito de aplicación. Y desde 2010, existe el Canal Ético de Denuncias, accesible para todos los *stakeholders* de Ferrovial, tanto internos como externos.

El planteamiento se basa en el artículo tercero del Código de Ética, sobre el respeto a la legalidad, a la integridad ética y a los Derechos Humanos. También tiene en cuenta lo recogido en la Ley Orgánica 3/2007 del Estado Español del 22 de marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres para la protección de los empleados ante presuntas situaciones de acoso por razón de sexo en el entorno de trabajo.

Este procedimiento, redactado en conformidad con las recomendaciones incluidas en el Acuerdo Marco Europeo sobre acoso y violencia en el trabajo, suscrito el 26 de abril de 2007, garantiza el derecho a la intimidad y la confidencialidad de los temas tratados y de las personas que intervienen en el mismo.

Durante 2012, se ha recogido un 16% de denuncias por acoso a través del Buzón de Denuncias. La empresa ha realizado para cada una de éstas el proceso establecido por el procedimiento, realizando un análisis exhaustivo de la situación para comprobar los hechos denunciados dentro del respeto a la confidencialidad e intimidad de los actores interventores en el proceso.

## Trabajo infantil y forzoso

Ferrovial se compromete en su Código Ético a no recurrir al trabajo infantil ni incorporar a su actividad empresarial ningún producto o servicio procedente del mismo, y a velar por el cumplimiento de las disposiciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en relación con el trabajo de menores de edad. Ferrovial exige a todos sus empleados y proveedores la observancia estricta de este principio.

El riesgo de incumplimiento de este compromiso es bajo ya que la mayor parte de sus inversiones se encuentran en países de la OCDE que disponen de un marco legal exigente en cuanto a la protección de los derechos laborales.

## Voluntariado corporativo

Ferrovial fomenta el voluntariado corporativo como vía de sensibilización y formación sobre los Derechos Humanos. En 2012, 1.079 empleados participaron en iniciativas sociales dentro de su jornada laboral.

A través de la implicación de los empleados en proyectos sociales se promueve el respeto a los Derechos Humanos, se informa de los problemas que genera su violación y se concientiza sobre la importancia que tiene la participación ciudadana para resolver estos problemas.

Ferrovial se implica de forma activa, a través de sus voluntarios, en la lucha por la defensa de los Derechos Humanos, y contribuye, así, a la consecución de Objetivo de Desarrollo del Milenio número 8: *fomentar una asociación mundial para el desarrollo*.

La compañía cuenta con varias vías para canalizar las inquietudes filantrópicas de sus empleados y promover la cultura de la solidaridad:

- **Voluntariado para el Desarrollo.** Ferrovial participa en la cooperación al desarrollo como actor, además de como financiador, a través de la labor de sus empleados. Hasta el momento, 54 empleados de Ferrovial han viajado a países del Sur para aportar su *know-how* a proyectos de acceso a infraestructuras básicas. El voluntario internacional tiene un perfil especializado y profesional y actualmente desarrolla su acción dentro del programa de Infraestructuras Sociales (ver capítulo Inversión en la Comunidad). En 2012, once empleados de Ferrovial viajaron a Perú y Tanzania durante 15 días para colaborar en los proyectos de agua y saneamiento que se están llevando a cabo con las ONGs Plan y ONGAWA respectivamente. Estos voluntarios fueron elegidos de entre más de 50 candidatos atendiendo a las necesidades detectadas por los responsables del proyecto. Todos los participantes recibieron formación en cooperación y llevaron a cabo labores de diseño, asesoramiento técnico y seguimiento de las obras de construcción de infraestructuras de agua y sanitarias, así como análisis de la calidad del agua y formación de los técnicos locales.
- **Voluntarios en los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Londres 2012:** Ferrovial, en colaboración con HAH, puso en marcha esta iniciativa con el fin de que 50 familiares de empleados participaran como voluntarios en las acciones de acogida en el aeropuerto de Heathrow, con motivo de las Olimpiadas de Londres 2012. Los voluntarios participaron en diferentes acciones con el fin de asistir a los atletas, autoridades y también a los espectadores de las Olimpiadas en su tránsito por Heathrow.

En cuanto a proveedores, la mayoría operan en países de la OCDE por lo que se consideran suministradores de bajo riesgo en materia de vulneración de los Derechos Humanos. Todas las compras y subcontratas suponen la aceptación de acuerdos que exigen el cumplimiento de la legalidad vigente en materia medioambiental y laboral. Además, en el caso de la firma de Acuerdos Marco, incluyen una cláusula de compromiso con los principios del Pacto Mundial y la colaboración en proyectos de acción social.

Los proveedores que operan dentro del ámbito de la OCDE se encuentran obligados por la legislación en materia de Derechos Humanos. Como prueba del cumplimiento, se exige a los proveedores periódicamente los documentos que lo acreditan.

Según la última evaluación realizada, están asegurados por procedimientos internos los riesgos de Derechos Humanos en los aspectos medioambientales y de seguridad e higiene, que son los aspectos clave de acuerdo con los riesgos actuales del negocio.

## Formación y sensibilización

Como empresa internacional, empleador y contratante de servicios, Ferrovial es consciente de su capacidad de influir en gran cantidad de personas y organizaciones. Con este objetivo, la empresa se compromete a sensibilizar a su entorno hacia el respeto de los Derechos Humanos, fomentando su conocimiento y promoviendo buenas prácticas.

Así, todos los cursos de formación que se imparten en los niveles directivos y administrativos sobre el Código de Ética de la compañía incluyen un módulo formativo en Derechos Humanos. En 2010, se puso en marcha un Curso de formación *on-line* sobre Código Ético y desde ese año se proporcionaron 4.592 horas de formación en esta materia y se formó a 4.465 empleados.

Ferrovial aprovecha su participación en foros internacionales y en programas de formación para sensibilizar acerca de la necesaria implicación de las empresas en la protección de los Derechos Humanos. Prueba de ello fue la elección, en 2012, de Ferrovial para ostentar la Secretaría del Comité Ejecutivo de Forética.



# seguridad y salud

## Compromiso

- La mejora permanente de la seguridad y la salud de los trabajadores.

## Líneas de actuación

- Diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales en las empresas de Ferrovial.

## Hitos 2012

- Mantenimiento y mejora de los niveles de certificación OHSAS implantados.
- Desarrollo de varias campañas informativas y formativas en materia de seguridad y salud, entre otras: "Play safe", "Pulsa el botón de la prevención", "Trabajo sin alcohol" y "Uso seguro del teléfono móvil".

## Objetivos 2013

- Ampliar la certificación OHSAS 18001:2007 a nivel internacional.
- Realizar auditorías internas de seguridad con ámbito internacional.
- Realizar formación específica a los trabajadores con funciones en materia de seguridad y salud sobre nuevos formatos de investigación de incidentes y accidentes y de coordinación de actividades empresariales.

## Índices estadísticos de accidentabilidad de todas las Áreas de Negocio de Ferrovial en España

Índice estadístico	2012	2011	2010
Índice de Incidencia Total	60,02	65,37	81,44
Índice de Incidencia Mujeres	43,78		
Índice de Incidencia Hombres	69,23		
Índice de Frecuencia Total	39,19	38,30	45,34
Índice de Frecuencia Mujeres	26,02		
Índice de Frecuencia Hombres	47,87		
Índice de Gravedad	0,91	0,94	0,95
Tasa Accidentes Total	7,84		
Tasa Accidentes Mujeres	5,20		
Tasa Accidentes Hombres	9,57		
Tasa Días Perdidos	0,09		
Tasa Absentismo	3,06		

## Índices estadísticos de accidentabilidad de Ferrovial a nivel internacional

Índice de Incidencia	43,74	43,13
Índice de Frecuencia	25,7	
Tasa Accidentes	5,14	
Tasa Días Perdidos	0,06	
Tasa Absentismo	2,66	
Nº víctimas mortales empleados	3	0

## Índices estadísticos de accidentabilidad del Área de Construcción España

Índice	2012	2011	Var. 12-11 (%)
Índice Incidencia Total	20,92	37,68	-44,48
Índice Incidencia Mujeres	1,89		
Índice Incidencia Hombres	24,32		
Índice Frecuencia Total	12,35	21,03	-41,29
Índice Frecuencia Mujeres	1,11		
Índice Frecuencia Hombres	14,36		
Índice Gravedad Total	0,29	0,44	-34,09

Para el cálculo de los índices estadísticos de accidentabilidad de Ferrovial han sido excluidos los accidentes *in itinere*, y los días contabilizados en jornadas perdidas han sido solo los laborables. Para el cálculo de la tasa de absentismo se han contabilizado todos los días perdidos, incluidos los derivados de accidentes *in itinere*. Asimismo, la plantilla considerada ha sido aquella gestionada por los Sistemas de Prevención de Ferrovial que cubren al 94% de la plantilla media.

Los ratios utilizados en el informe:

- Índice de incidencia: Representa el número de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas.
- Índice de frecuencia: Representa el número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas.
- Índice de gravedad: Representa las jornadas perdidas a consecuencia de los accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas.
- Tasa de accidentes: Es el número de accidentes en relación al tiempo total trabajado. Dato en tanto por 200.000.
- Tasa de días perdidos por patología laboral: Permite la comparativa del total de días perdidos con las horas reales trabajadas. Dato en porcentaje.
- Tasa de absentismo: Es el número real de días perdidos por ausencia con los días reales trabajados. Dato en porcentaje.

**Acciones de seguridad y salud de Ferrovial a nivel internacional\***

Tipo de Acción Preventiva	2012	2011	2010
Estudios de prevención de riesgos laborales.	2.412	2.749	2.743
Planes de emergencia.	485	1.443	1.987
Nº de visitas de los técnicos de prevención.	12.571	15.271	15.870
Formación en prácticas laborales seguras. (horas)	202.523	374.721	445.564
Formación a técnicos de prevención. (horas)	27.746	27.507	239.515
Reconocimientos médicos a empleados.	23.311	29.687	34.120
Nº investigaciones de incidentes.	3.208		
Porcentaje de Trabajadores Representados en Comités de Seguridad y Salud.	64,24%		
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL verificado internamente/legalmente.	91,58%		
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL certificado y verificado externamente.	90,30%		

\* Estos porcentajes se han calculado sobre la la plantilla gestionada por los Sistemas de Prevención de Ferrovial que cubren al 94% de la plantilla media.

Hay que destacar la mejora de la accidentabilidad en el área de Construcción durante el ejercicio 2012, con una reducción de casi un 45% del índice de incidencia. El índice de frecuencia se ha reducido en un 41% hasta alcanzar un 12,35 y el índice de gravedad ha experimentado una reducción de un 34% hasta llegar al 0,29. Asimismo, Ferrovial a nivel nacional ha reducido el índice de incidencia en más del 8% con respecto al ejercicio 2011, resultando un 60,02.

**Política de Seguridad y Salud**

Todas las áreas de negocio de Ferrovial disponen de políticas de seguridad y salud adaptadas a las necesidades de cada una de las actividades desarrolladas, aprobadas por la Dirección, en cumplimiento de la legislación nacional e internacional aplicable.

La mejora permanente de la seguridad y la salud en todos los centros de trabajo es un objetivo estratégico para la compañía, a la vez que es una obligación y un derecho de todos los empleados que integran Ferrovial.

**Sistemas de gestión certificados y auditorías legales**

Ferrovial dispone de sistemas de gestión para la seguridad y la salud en todas las áreas de negocio con capacidad para el control eficiente de los riesgos específicos de cada una de ellas. Estos sistemas cumplen con los requerimientos legales y son auditados periódicamente.

**Servicios**

Cespa, perteneciente a la unidad de servicios, ha renovado su certificación OHSAS 18001:2007, añadiendo dos nuevas sociedades, Cespa Servicios Urbanos de Murcia e Inagra. La auditora ha destacado la integración de la prevención de riesgos laborales en la línea de negocio, la importante labor realizada por los trabajadores implicados en el sistema de gestión y la profesionalidad del equipo de seguridad y salud.

El mantenimiento y la ampliación del alcance de la certificación OHSAS facilita a Cespa no sólo cumplir los requisitos legales en materia de seguridad y salud, sino también revisar y mejorar los procesos de trabajo y su nivel de integración en todas sus actividades.

El sistema de gestión de prevención de Cespa está organizado, estructurado y gestionado siguiendo los criterios de normativa de seguridad OHSAS 18001:2007, el cual se encuentra descrito en El Manual de Prevención de Riesgos Laborales. En el manual se describen los procedimientos generales de prevención de riesgos laborales (PGPRL), revisables y ampliables en función de las necesidades creadas y de los posibles cambios en la legislación, política empresarial, etc.

Tanto Ferroser como Amey han actualizado sus certificados de OHSAS 18001:2007. Ferroser ha sido calificada por la empresa de auditoría externa de OHSAS cómo la empresa que mejor calificación ha obtenido en comparación con otras dentro de su sector de actividad. El

sistema de gestión en materia de seguridad y salud tiene cobertura para todo el negocio de Ferroser y define los procedimientos, prácticas y políticas necesarias para gestionar la seguridad y la salud de toda la organización. Ferroser dispone de una base de datos sobre los riesgos laborales y documentación sobre estos riesgos y sus medidas preventivas, que se actualiza de manera continua a lo largo del año, según las modificaciones que aparezcan en negocio. Se registran los *near misses* y está contemplado en los procedimientos del sistema conforme la norma OHSAS 18001.

Amey tiene un sistema para la gestión de la seguridad y la salud (SMS) publicado en la intranet y disponible para todos los empleados. El SMS comprende los procesos, procedimientos y el asesoramiento que da respuesta a los riesgos derivados del trabajo.

La primera fase del sistema es evaluar los riesgos de todas las actividades con carácter previo a su realización y adoptar las medidas preventivas más adecuadas.

Hay un registro de estas evaluaciones de riesgo genéricas. Cada lugar de trabajo utiliza estas evaluaciones y las complementa con las medidas preventivas necesarias para cumplir con los riesgos de los requerimientos locales. Las evaluaciones de riesgo se revisan todos los años y siempre que haya habido un accidente con baja.

Todos los accidentes e incidentes de Amey son dirigidos a un centro de datos *on-line* conocido como *Airsweb*. Estos se analizan y categorizan para mantener la información más actualizada posible para la dirección. Todos los accidentes con baja son investigados, incluyendo las medidas preventivas que son gestionadas hasta su cierre. Los riesgos también son supervisados por un equipo de técnicos de seguridad y salud que llevan a cabo inspecciones regulares y auditorías.

**Autopistas**

El sistema de gestión de riesgos laborales de autopistas contempla la revisión de la evaluación de riesgos cada dos años, siempre que, tanto el centro de trabajo, como los puestos, no sufran alteraciones durante este periodo. No obstante, si se detectan daños a la salud de los trabajadores o se aprecian a través de los controles periódicos que las actividades de prevención pueden ser inadecuadas o insuficientes, o se produjeran cambios significativos en los puestos de trabajo o en las condiciones

del centro, se actualizaría la evaluación a la fecha de los cambios. Se tienen en cuenta a nivel corporativo la información consolidada de riesgos laborales para utilizarla como herramienta de gestión y toma de decisiones a través del informe anual *Revisión por la Dirección*. Hay disponible una base de datos que contiene información sobre los riesgos laborales y documentación sobre estos riesgos y sus medidas preventivas actualizada, al menos, anualmente. Cintra tiene implantado un procedimiento de investigación de incidentes en el que se incluye la gestión de *near misses*.

**Construcción**

En España, Ferrovial Agroman ha superado con éxito la auditoría de revisión anual de OHSAS 18.001:2007 obtenida en el 2008. El alcance de la certificación es para todos los centros de trabajo, incluidos los móviles y temporales de las empresas del Servicio de Prevención de Ferrovial Agroman.

Además de lo anterior, en Irlanda y Reino Unido se superó la primera revisión de auditoría OHSAS obtenida en el año 2011 para las sociedades Ferrovial Agroman UK y Ferrovial Agroman Ireland.

Los objetivos perseguidos en las revisiones de auditorías OHSAS fueron:

- Confirmar que el sistema de gestión es conforme con los requisitos de la norma de referencia en aquellos países donde se ha implantado.
- Confirmar la eficacia del estándar de seguridad adoptado.
- Confirmar que el sistema de gestión es capaz de cumplir los objetivos y la política de la organización, los requisitos del país y las exigencias particulares de los clientes.

Ferrovial Agroman Australia diseñó, implantó y certificó el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud según el estándar OHSAS 18001:2007 el pasado mes de julio.

El negocio de construcción ha implantado un "Procedimiento Internacional de Auditorías Internas" de aplicación a todos los países donde opera. El principal objetivo es controlar los estándares de seguridad y salud fijados por la compañía y facilitar el soporte técnico necesario a cada tipo de obra. Las auditorías son realizadas por auditores técnicos acreditados que emiten un informe para su análisis por la Dirección de la empresa. Para ello, se cuenta con una aplicación en entorno web que faci-

lita la introducción de datos derivados de las auditorías, el archivo de las evidencias documentales y la posterior generación de los informes.

### Aeropuertos y Corporación

Corporación y Ferrovial Aeropuertos han sometido y superado satisfactoriamente la preceptiva auditoría realizada sobre su Sistema de Prevención de Riesgos laborales, tal y como establece el RD 39/97 de 17 de enero. El sistema de gestión dispone, entre otros, de los siguientes procedimientos: política de seguridad y salud, evaluación de riesgos, planificación preventiva, plan de prevención, investigación de daños para la salud, vigilancia de la salud, memoria anual, etc. El sistema es auditado y verificado su grado de idoneidad por una auditora acreditada externa cada cuatro años.

### Acciones en materia de prevención de riesgos laborales

Las acciones en materia de seguridad y salud por área de negocio se detallan a continuación. Destacan las visitas de los técnicos a los centros de trabajo, los estudios de seguridad y salud específicos, el porcentaje de trabajadores representados en comités de seguridad y salud y el número de reconocimientos médicos realizados por empresa.

### Servicios

Las visitas de los técnicos de Cespa a los centros de trabajo fueron 608, 521 en Ferroser y en Amey fueron 5.184. El número de estudios de prevención de riesgos laborales para Ferroser fue de 340 y de 627 para Cespa.

Los planes de emergencia en los que tuvieron participación las empresas de Servicios fueron 276, de los que 173 pertenecen a Amey, 74 a Cespa y 29 a Ferroser. El porcentaje de trabajadores representados en comités de seguridad para Cespa es del 77,7%, 48,5% para Amey y de 100% para Ferroser.

En el área de servicios realizaron 19.619 reconocimientos médicos, de los que 10.336 corresponden a Cespa, 6.967 a Ferroser y 2.316 a Amey.

### Autopistas

En Autopistas se realizaron 274 visitas de prevención de riesgos laborales a los centros de trabajo nacionales y 179 en los centros internacionales. El número de estudios de seguridad y salud realizados fue de 4 a nivel nacional y de 15 en el contexto internacional.

Se mantienen 23 planes de emergencia, de los que 14 pertenecen al ámbito internacional. En el negocio de Autopistas el 64,50% de los trabajadores nacionales está representado en comités de seguridad y salud y el 13,6% fuera de España.

El número de reconocimientos médicos fue de 325 en España y de 188 en concesiones a nivel internacional.

### Construcción

Los técnicos de prevención de la constructora han realizado en el ejercicio 2012 un total de 5.750 visitas de seguimiento y control a las obras, proponiendo, en su caso, las adecuadas medidas preventivas para su corrección. En el transcurso de estas visitas se recoge información sistemática que se procesa en la Aplicación Informática de Prevención de Riesgos Laborales "SERPRE" integrada en la intranet, a la que tienen acceso todas las personas con responsabilidades en el Sistema de Gestión.

Desde el Servicio de Prevención de Ferrovial Agroman se elaboraron 1.426 estudios de prevención de riesgos laborales y se mantienen 184 planes de emergencia específicos en las diversas actividades.

En la constructora el 44,1% de los trabajadores nacionales está representados a través de los comités de seguridad y salud, y un total de 3.048 realizaron un reconocimiento médico específico para su puesto de trabajo.

### Aeropuertos y Corporación

El número de visitas realizadas en España por el Servicio de Prevención a Corporación y a Ferrovial Aeropuertos ha sido de 55. En el transcurso de las mencionadas visitas se han efectuado dos investigaciones de accidentes y se han actualizado dos planes de emergencia. El número de reconocimientos médicos realizados en Ferrovial Aeropuertos fue de 18 y 113 en Corporación.

### Información y formación en seguridad y salud

Para Ferrovial la formación e información en materia de seguridad y salud de los empleados es de extrema importancia, porque ayuda a integrar la prevención en todos los niveles jerárquicos, reducir la accidentabilidad y aumentar la eficiencia en la gestión.

### Servicios

En el año 2012, Cespa ha impartido un total de 92.966 horas de formación en prácticas laborales seguras para más 4.000 trabajadores. El área de prevención impartió 198 cursos con un alcance de 1.370 trabajadores.

Ferroser impartió 59.398 horas en materia de seguridad y salud y Amey 33.888 horas. Las horas de formación para personal designado con funciones en materia de prevención de riesgos laborales fueron 10.648 para Cespa, 8.600 para Ferroser y de 1.664 para Amey.

Entre otros, los contenidos de los cursos impartidos fueron:

- Ergonomía: escuela de la espalda.
- Seguridad en espacios confinados.
- Trabajados en altura.
- Trabajos en medianas y rotondas.
- Prevención en la recogida de excrementos.
- Planes de emergencia.
- Primeros auxilios.
- Carga y descarga de productos químicos.

Además de lo anterior, en Cespa, 208 operarios recibieron cursos básicos de seguridad y salud para las funciones de "recurso preventivo".

En 2012 Cespa realizó la 5ª campaña de prevención de riesgos laborales denominada *Play safe*, la cual ha consistido en la grabación y emisión de un documental hecho por los propios empleados, mostrando el uso de equipos de protección individual y conductas seguras durante el trabajo. En su realización se necesitaron más de 100 horas de grabación en 30 centros de trabajo de Cespa, que recogen la amplia variedad de actividades que realizan los más de 15.000 empleados de la empresa.

La campaña pone de manifiesto cómo la cultura de la prevención de riesgos laborales se ha convertido en un valor diferencial para Cespa y cómo la innovación en



materia de prevención, junto con un estricto cumplimiento de las normas, es uno de los caminos para disminuir los accidentes laborales. Para más información, acceder al enlace [www.cespa.es/playsafe](http://www.cespa.es/playsafe).

En el año 2012, Cespa ha continuado con la campaña "Pulsa el botón de la prevención" mediante la cual da a conocer accidentes e incidentes reales ocurridos en los centros de trabajo, sus causas y las medidas preventivas que lo hubieran evitado para concienciar a todos los empleados de la importancia de trabajar seguro.

### Autopistas

En la actividad de autopistas se realizaron 2.106 horas (en España) y 1.869 horas (fuera de España), de formación en materia de seguridad y salud. La formación específica para trabajadores con acciones concretas de prevención de riesgos laborales fue 1.055 horas (En España) y de 337 horas (fuera de España).

### Construcción

En el área de Construcción se ha continuado con el proceso formativo según lo establecido en el Convenio de Construcción 2012 - 2016. Entre otras acciones, se ha impartido a cada trabajador la formación acorde al

puesto de trabajo, incluida la correspondiente a mandos intermedios con cursos acreditados como Técnicos de Prevención de Nivel Básico de 60 horas. El total de empleados formados ascendió a 1.626 y a 4.274 trabajadores de empresas subcontratistas. El número de horas empleadas para la formación en materia de seguridad y salud fue de 12.168, de las que 5.385 fueron específicas para personal con responsabilidad directa en las actividades preventivas de los centros de trabajo.

Entre otros, se han realizado los siguientes cursos:

- Primeros auxilios.
- Trabajos en espacios confinados.
- Seguridad en manejo de maquinaria.
- Seguridad en montaje de andamios.
- Específicos de oficios.
- Trabajos en estaciones depuradoras.

En el área de construcción se han realizado varias campañas de concienciación a los trabajadores, destacando la realizada para prevenir el consumo de alcohol y la utilizada para implantar el uso adecuado del teléfono móvil en el trabajo con el objeto de evitar las distracciones y la disminución de atención que se pueden derivar del uso del mismo. Ambas campañas, han sido reforzadas con carteles específicos diseñados dentro del marco de la campaña “Comprometidos con la Seguridad”.

### Aeropuertos y Corporación

En Ferrovial Aeropuertos y Corporación se han realizado 15 y 112 horas de formación en seguridad y salud respectivamente. Parte de la formación impartida ha sido en reciclaje del personal de emergencias en Primeros Auxilios y Prevención de Incendios con prácticas reales de extinción.



Posajeros en el Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido.

### Reconocimientos y participación en eventos

Cespa ha participado en los siguientes eventos durante el año 2012:

- “10º Congreso Internacional de Prevención de Riesgos Laborales (ORP 2012)” que se celebró los días 23, 24 y 25 de Mayo de 2012 en Bilbao (España), organizado por el Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laboral (OSALAN). Cespa comprometida con la mejora continua en PRL y consciente de la importancia de transmitir y compartir con la sociedad sus conocimientos en esta materia, ha participado en el 10º Congreso Internacional de Prevención de Riesgos Laborales presentando dos trabajos desarrollados por el Departamento de Prevención:
  - La gestión emocional de la prevención de riesgos laborales. (Una Experiencia en Cespa).
  - Evaluación simplificada de exposición a agentes biológicos en la recogida de excrementos caninos en trabajos de limpieza viaria.
- Curso “Gestión de Residuos y Riesgos Laborales del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene”. El departamento de Prevención de Riesgos Laborales participó por cuarto año consecutivo en este curso que organiza el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. En esta ocasión, se impartió una ponencia relativa a los Riesgos Existentes en las Plantas de Tratamiento de Residuos, ponencia que tuvo una gran acogida por parte de los asistentes.

La participación en este curso se engloba dentro de las actividades de colaboración que con el mencionado Instituto viene desarrollando el departamento de Prevención de Cespa desde hace más de 10 años.

- “6ª Edición de los Premios Atlante”, siendo empresa finalista, en la categoría de Iniciativas de sensibilización, información y/o formación.
- “Jornada de Coordinación de Actividades Empresariales”, en Foment del Treball de Barcelona.
- “Ley 31/2011 reguladora de la Jurisdicción Social”, en Foment del Treball de Barcelona.
- “Repercusiones en el Ámbito de la Prevención de Riesgos Laborales”, en Foment del Treball de Barcelona.
- “Respondiendo a lo Psicosocial con Responsabilidad y Realismo”, en Foment del Treball de Barcelona.
- “Prevención de los trastornos musculoesqueléticos hacia un planteamiento global”, en Foment del Treball de Barcelona.

Ferrovial Agroman obtuvo varios premios en materia de seguridad. Entre otros, destacar el Reconocimiento a la Excelencia en seguridad y salud dentro del “Programa Voluntario de Protección de OSHA” en Puerto Rico. Por otro lado, en Reino Unido se ha premiado el liderazgo y desempeño de seguridad en las categorías de *Leadership* y *Supervisor*. Asimismo ha recibido varios premios por la participación en la construcción de la nueva terminal de Heathrow.

En calidad de empresa constructora, Ferrovial Agroman es miembro de Seopan, AECOM, CNC y diversas asociaciones provinciales, participando activamente en las Comisiones de Seguridad y Salud.

# calidad

## Compromiso

- La satisfacción de las expectativas de los clientes y usuarios.
- La mejora continua.
- El diálogo inteligente con los grupos de interés.

## Líneas de actuación

- Mantener e incrementar la confianza de los usuarios, cumpliendo las expectativas de calidad en las obras y servicios.
- Promover proyectos de mejora de procesos.

## Hitos 2012

- Ampliación de los alcances de las certificaciones a nuevos países y contratos.
- Mantenimiento del porcentaje de actividad certificada en ISO 9001 respecto a la facturación.
- Identificación y actualización de los requisitos técnicos aplicables.
- Mantenimiento del grado de satisfacción de los clientes y usuarios.

## Objetivos 2013

- Mantener sistemas de gestión de calidad implantados y ampliar el alcance a nuevos contratos.
- Mantener el grado de satisfacción de los clientes y usuarios.
- Identificar y actualizar nuevos requisitos técnicos.
- Poner en funcionamiento el canal interno TIG (Ferroviál.thinkinggreen) para compartir conocimiento.

## Gestión de calidad

Ferroviál mantiene su compromiso con la calidad y el medio ambiente. Así, todas las áreas de negocio tienen implantados en sus contratos sistemas de calidad y medio ambiente.

En la gran mayoría de las ocasiones estos sistemas se encuentran certificados conforme a la norma ISO 9001 y 14001 y por las principales empresas de certificación acreditadas, tales como AENOR (Asociación Española de Normalización y Certificación), SGS, BVQI (Bureau Veritas Quality International), BSI Group y DNV.

Para calcular el alcance de certificación de los sistemas en cada empresa y en el total del grupo, se calcula desde el 2008 el Porcentaje de Actividad Certificada. El método de cálculo se basa en contabilizar las actividades que están certificadas bajo un sistema de calidad o medio ambiente, considerando para ello el Importe Neto de la Cifra de Negocio de cada actividad.

En el 2012, la media del porcentaje de la actividad certificada en calidad se mantiene constante respecto al año anterior siendo su valor de 81%.

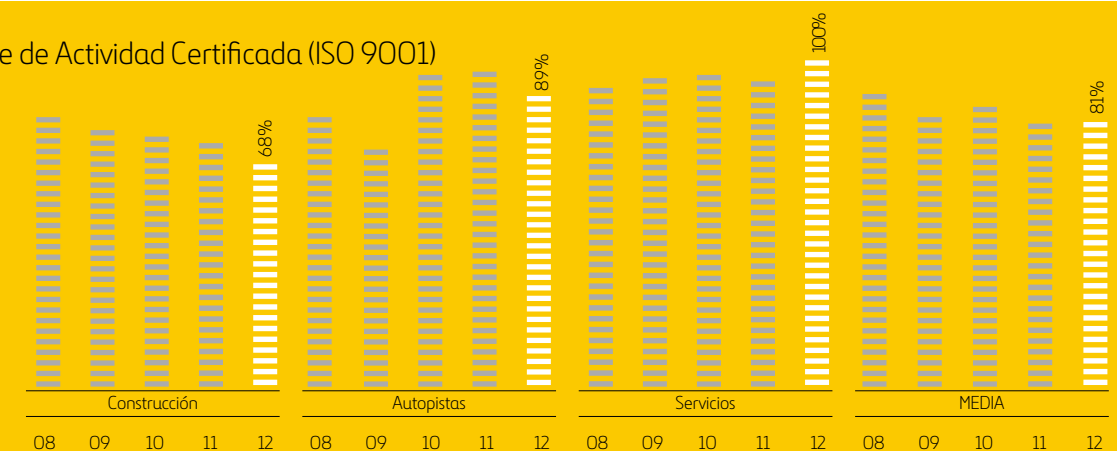
En el área de Construcción se ha ampliado el alcance de la certificación a Colombia, Canadá, Australia, India, Reino Unido, Chile, Omán, Dubái y Polonia. Sin embargo el porcentaje de actividad certificada refleja un descenso como consecuencia del aumento de actividad en nuevos países que no están todavía dentro del alcance de los certificados actuales.

El área de Autopistas ha mantenido el mismo alcance de las certificaciones del último año en calidad. El porcentaje de actividad certificada refleja un descenso debido a que hay autopistas que están en la fase final de puesta en marcha.

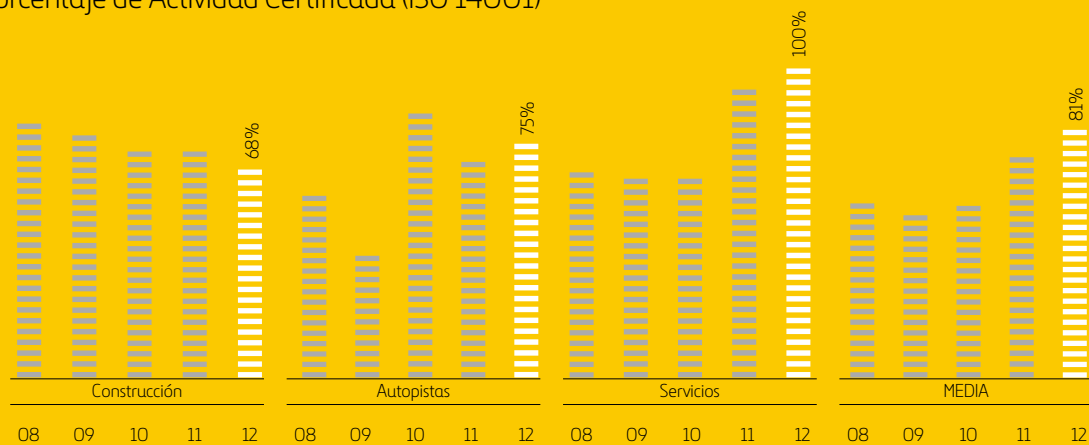
No obstante, el 100% de los contratos se encuentran gestionados con sistemas de calidad.

En el área de Servicios, el 100% de la actividad se encuentra certificada.

Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 9001)



### Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 14001)



En el 2012, la media del porcentaje de la actividad certificada en medio ambiente ha subido un 11% respecto al año anterior, siendo su valor de 81%.

El área de Construcción ha ampliado el alcance de la certificación a Colombia, Canadá, Australia, India, Reino Unido, Chile, Omán Dubai y Polonia. Sin embargo el porcentaje de actividad certificada refleja un descenso como consecuencia del aumento de actividad en nuevos países que no están todavía dentro del alcance de los certificados actuales. No obstante, el 100% de los contratos se encuentran gestionados con sistemas de medio ambiente.

El área de Autopistas ha certificado en medio ambiente la autopista Eurolink. Por ello muestra un aumento su porcentaje de certificación.

En el área de Servicios, el 100% de la actividad se encuentra certificada.

Todos los sistemas son auditados internamente por equipos cualificados, independientes del área auditada. Se continúa avanzando en la realización de estos procesos, sumando más de 1.300 auditorías internas de calidad y medio ambiente. En esta fase se han auditado un total de 1.135 centros de producción.

Para asesorar y mantener los sistemas de calidad y medio ambiente en los centros de producción, los técnicos han realizado un total de 2.601 visitas.

### Otros certificados

En el 2012, Ferrovial ha llevado a cabo la realización de un trabajo de verificación externa de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero de acuerdo con la Norma ISAE 3000. Esta verificación incluye todas sus divisiones y tanto las emisiones directas como indirectas correspondientes a los alcances 1, 2 y 3. Igualmente verificaron que el procedimiento interno "Cálculo y Reporte de la Huella de carbono" cumple con lo señalado en el estándar internacional ISO 14064-1.

Amey-Cespa además de las certificaciones en calidad y medio ambiente está certificado en *Integrated Management System PAS 99* y *Specification PAS for composted materials and Quality Compost*.

Ferroserv Infraestructuras dispone de la certificación UNE 166001 "Gestión de la I+D+i: Requisitos de un proyecto de I+D+i." y de producto según la UNE-EN 12899-1:2009 y UNE 135332:2005.

Cadagua, Ferroserv Servicios Auxiliares y Ferrovial Servicios disponen de la certificación UNE 166002 "Gestión de la I+D+i: Requisitos del Sistema de Gestión de la I+D+i".

Cespa, Ferroserv Infraestructuras y Ferrovial Servicios disponen su Sistema de Gestión Energética certificado según ISO 50001:2011.

Cespa dispone de la especificación *PAS 100 for composted materials and Quality Compost Protocol* y para los laboratorios de la norma UNE-EN ISO 17025 "Evaluación de la conformidad. Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y de calibración".

Cadagua y Cespa poseen certificados EMAS en algunos de sus contratos.

La Comunidad de Madrid ha renovado el sello Madrid Excelente a Ferrovial, Cintra Infraestructuras, Cadagua, Ferroserv Servicios Auxiliares, Ferroserv Infraestructuras, Ferrovial Agroman, Ferrovial Conservación, Ferrovial Servicios y Autopista Madrid Sur Concesionaria Española. Madrid Excelente, basado en el modelo EFQM, es la marca de garantía del Gobierno de la Comunidad de Madrid que reconoce y certifica la calidad y la excelencia en la gestión de las empresas con el fin de fomentar la competitividad del tejido empresarial.

### Indicadores de gestión

#### Cuadro de mando corporativo

En el 2012, se ha incluido dentro del cuadro de indicadores el cálculo del scope 3 de la Huella de Carbono y el seguimiento de los objetivos de reducción. La Huella de Carbono forma parte de estos indicadores.

Estos indicadores son una selección de aquellos establecidos por los negocios para controlar sus principales procesos y son enviados sistemáticamente a la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial.

Para asesorar y mantener los sistemas de calidad y medio ambiente en los centros de producción, los técnicos han realizado un total de 2.601 visitas.

La tabla recoge algunos de los más relevantes indicadores recogidos en el cuadro de mando corporativo.

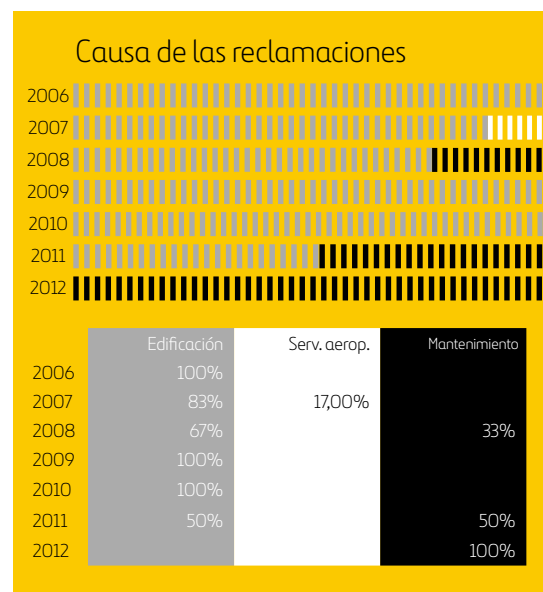
ÁREA	Principales aspectos y procesos medidos por los indicadores
Ferrovial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cálculo de la Huella de Carbono (Scope 1, 2 y 3).</li> <li>• Seguimiento de los objetivos de reducción.</li> <li>• Eficiencia energética en edificios.</li> </ul>
Construcción	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eficacia de los planes de calidad en las obras.</li> <li>• Incidencias comunicadas en obras de edificación.</li> <li>• Cierre de las reclamaciones recibidas al final del año.</li> </ul>
Autopistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidentalidad en las autopistas.</li> <li>• Saturación en las líneas de peaje de las concesionarias.</li> <li>• Satisfacción de usuarios (a través de encuestas).</li> </ul>
Mantenimiento, limpieza y conservación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indefiniciones en los contratos.</li> <li>• Índice de reclamaciones e incidencias en el servicio.</li> <li>• Satisfacción de los clientes (a través de encuestas).</li> <li>• Tiempo de respuesta a accidentes e incidentes en infraestructuras viarias.</li> <li>• Tiempo de respuesta a reparaciones en infraestructuras viarias.</li> </ul>
Tratamiento agua, secado térmico de biosólidos y residuos sólidos urbanos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Caudales tratados sin incidencias.</li> <li>• Incidencias de vertidos.</li> <li>• Tiempo de respuesta para ejecutar órdenes de trabajo correctivo.</li> <li>• Satisfacción de los clientes (a través de encuestas)</li> </ul>
Servicios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Satisfacción de los clientes y usuarios (a través de encuestas).</li> </ul>
Amey	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Satisfacción de los clientes.</li> </ul>

Mediante el seguimiento de la evolución de los indicadores se establecen objetivos de mejora a conseguir a partir del desarrollo de acciones concretas.

### Reclamaciones de calidad

Todos los negocios disponen de procedimientos internos donde establecen la metodología para detectar, identificar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por los clientes sobre los productos o servicios. Cuando se recibe una queja a través de hojas de reclamaciones, carta, correo electrónico, verbalmente, etc. se abre un Informe de la reclamación donde se recoge los datos del reclamante, el motivo de la queja y las acciones necesarias para la resolución. Posteriormente se analizan las mismas y se establecen acciones de mejora.

Desde la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente en las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Ferrovial solicitando una solución.



En el 2012, sólo se ha recibido una reclamación de mantenimiento que se ha cerrado en menos de una semana. A lo largo de los años las reclamaciones han ido disminuyendo debido a que son solucionadas en los negocios y al paulatino descenso de la actividad de promoción inmobiliaria, que era el principal foco de las reclamaciones.

En el 2012, el conjunto de las empresas de Ferrovial ha recibido un total de 8.960 reclamaciones emitidas por clientes y usuarios. De éstas, el 98,5 % se han cerrado en el año.

En el área de Construcción las reclamaciones son: 75% en edificación residencial, 14% edificación no residencial y el 11% en obra civil.

### Satisfacción cliente

Según se establece en la Política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial, uno de los objetivos es alcanzar la satisfacción de las expectativas de los clientes y usuarios. Los clientes y usuarios son el centro de todo lo que hace la compañía. El afán es procurarles la mejor experiencia en la utilización de las infraestructuras y servicios.



Las distintas áreas de negocio llevan a cabo encuestas periódicas sobre las expectativas y grado de satisfacción de clientes. El análisis de los resultados obtenidos sirve para identificar los puntos fuertes y las debilidades del comportamiento de la empresa para establecer acciones de mejora.

Los clientes tienen un nivel de satisfacción muy bueno en las distintas actividades de Ferrovial, con una media de 4 puntos sobre 5 a nivel corporativo. Se puede confirmar que el nivel de satisfacción se mantiene constante respecto al año anterior.

Ferrovial tiene habilitada una dirección de correo electrónico donde se reciben reclamaciones, sugerencias y comentarios (dca@ferrovial.com).

### Cespa

Un año más, Cespa ha llevado a cabo la Campaña de Medición de Satisfacción del Cliente, cuyo objetivo es conocer el grado de satisfacción de los clientes con los servicios prestados y cumplir con uno de los requisitos establecidos en la Norma ISO 9001:2008. En la Campaña de 2012 han sido encuestados los clientes cuyo servicio se presta desde alguna de las siguientes explotaciones:

- Aquellas que se sometieron a la Campaña en el año 2010.
- Aquellas instalaciones en las que en el 2012 se han implantado el sistema de calidad.

En total se han realizado un total de 2.026 encuestas. El resultado del análisis de la Satisfacción Global con Cespa ha sido de 8,01 puntos sobre 10. Es el mejor resultado obtenido en los últimos años, con un 73,3% de clientes satisfechos y con sólo un 1% de clientes insatisfechos. Los puntos mejor valorados son la actividad de servicios medioambientales, el equipo operario, administrativo y comercial y la documentación aportada.

Para mejorar la percepción que el cliente tiene de la empresa habría que mejorar la capacidad de resolución de las incidencias, la relación calidad-precio, mantener informado al cliente y la innovación.



### Amey

Amey realiza encuestas de satisfacción entre sus clientes. Los aspectos que se valoran son la colaboración, innovación, creatividad, capacidad para resolver problemas y el servicio en general. En 2012, ha obtenido una valoración de 8 sobre 10, por encima del objetivo establecido.

### Cintra

Para conocer la satisfacción de los usuarios de la autopistas irlandesas M4 y M3 se han llevado a cabo unas encuestas de satisfacción para conocer la opinión general con la autopista y el servicio recibido. En la M3 un 63,3% de usuarios opinan que el servicio es bueno y un 36,7% opinan que es muy bueno. En la M4 un 61% de usuarios opinan que el servicio es muy bueno y un 39% opinan que es bueno.

En la autopista Indiana Toll Road (Estados Unidos) se realizan encuestas a través de diferentes medios: página web, entregadas en los peajes y por correo electrónico. Los resultados del año 2012 concluyeron que el 90% de los usuarios valoran el centro de atención al usuario como excelente, muy bueno o bueno, y el 84% piensa que la profesionalidad de los peajistas es excelente o muy buena. El 94% de los usuarios valoran su experiencia con el E-ZPass ETC como "satisfactoria". E-ZPass ETC

es un sistema de cobro electrónico de peaje que utilizan las autopistas en Indiana (Estados Unidos). Consiste en colocar un dispositivo en los coches que se lee cuando llegas al peaje de manera que el cobro se hace automáticamente a la cuenta del banco y se evita parar en los peajes agilizando los tránsitos.

En lo que se refiere a las autopistas españolas destacan las encuestas realizadas en la autopista Radial 4, donde el 62% de los piensa que la calidad de la autopista es buena, y en la AP36, donde el 90% opina que la calidad de la autopista es buena.

### Construcción

Ferrovial Agroman anualmente envía las encuestas de satisfacción a sus clientes. En 2012 ha tenido un 43% de respuestas. Los cuestionarios constan de dos partes, una con preguntas con valoración concreta sobre aspectos importantes y concretos de la relación cliente-empresa y otras con preguntas sin valoración concreta, abiertas a opiniones y comentarios del cliente. El cuestionario analiza la percepción del cliente de cuatro aspectos: comercial, oferta, ejecución y posventa.

Igualmente Edytesa, Ditecpesa y Tecpresa han realizado sus encuestas con un resultado de 8,67; 8,3 y 8,5 respectivamente sobre 10.

### Otros

Ferrosier y Cadagua realizan encuestas con carácter bienal y trienal, respectivamente, dado que la última campaña se llevó a cabo en el 2011, este año no se aportan datos.

### Atención al cliente

Hay áreas que disponen de cauces formales de comunicación que se integran en los departamentos de posventa o de atención al cliente. Un ejemplo es Cespa cuyo servicio de atención al cliente se estructura de forma independiente en cada instalación. Para contratos públicos, los requisitos de estos servicios suelen estar marcados por el pliego de condiciones del cliente y para contratos privados, cada centro de trabajo dispone de una centralita telefónica que dirige las consultas hacia el personal más adecuado para su solución.

Las mayores concesiones de autopistas disponen de servicios de atención al cliente propios. Chicago Skyway, Autema, Ausol, Radial 4, Madrid-Levante y Eurolink disponen de respectivas páginas web y números de teléfono de atención al cliente.

Ferrosier, Euroлимп y Ferrosier Infraestructuras a través de su call-center reciben y gestionan los avisos de averías de los clientes.

Estos departamentos son canales para conocer las opiniones, dudas y/o reclamaciones de los clientes o usuarios.

En los casos en los que exista una relación estrecha con el cliente, como es el caso de construcción o de tratamiento de aguas, el cliente contacta directamente con la persona responsable del contrato.

Ferrovial dispone de una dirección de correo electrónico donde los clientes pueden enviar sus reclamaciones, comentarios y dudas (dca@ferrovial.com).

### Proyectos

#### Normateca y ambienteca

Ferrovial a través de las aplicaciones Normateca y Ambienteca y de sus procedimientos internos garantizan el cumplimiento con la normativa, legislación vigente y los acuerdos suscritos con los clientes, dando cumplimiento a uno de los principios de su política: "El valor del compromiso: Somos una organización que cumple aquello a lo que se compromete. Respetamos la legislación vigente y satisfacemos los acuerdos suscritos con nuestros clientes y usuarios asegurando la calidad y seguridad, así como el comportamiento medioambiental, de nuestros productos y servicios".

Esto permite que las áreas de negocio de Ferrovial garanticen en todas las fases del ciclo de vida de los productos y servicios los impactos sobre la seguridad de los usuarios de los mismos.

Por la característica intrínseca de cada actividad, el área de Autopistas lo considera en el diseño, construcción, mantenimiento y gestión de sus infraestructuras; el área de Construcción en la fase de construcción de infraestructuras; el área de Servicios en el mantenimiento y gestión de infraestructuras; el área de Tratamiento de Agua en la fase de diseño, construcción y explotación de las plantas y el área de Gestión de Residuos a lo largo de todo su proceso.

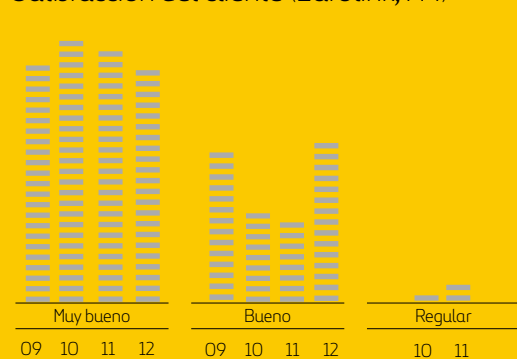
A lo largo de este periodo se han incluido mejoras en Normateca con el objetivo de incorporar normativa técnica internacional. Actualmente esta herramienta dispone de 19.591 normas, de las cuales 1.135 se han incorporado en el último ejercicio.

Ambienteca dispone de un total de 1.866 disposiciones, de las cuales 77 se han incorporado en el último año.

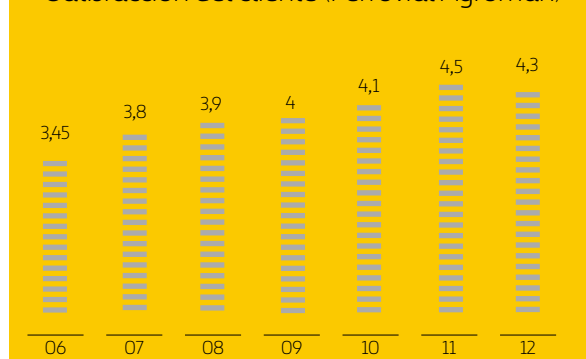
#### Coffee & TIG

Uno de los objetivos establecidos para el año era establecer canales internos para compartir el conocimiento. En esta línea la dirección de Calidad y Medio Ambiente ha creado la comunidad TIG (*Ferrovial.thinkinggreen*) dentro de la herramienta Coffee (*COllaboration for Ferrovial Employees*) que se ha concebido como una red social interna que sirve como espacio para compartir información y responder a las preguntas de los usuarios en temas de medioambiente, sostenibilidad y calidad.

Satisfacción del cliente (Eurolink, M4)



Satisfacción del cliente (Ferrovial Agroman)



# innovación

## Compromiso

• Contribuir a la competitividad y creación de valor de forma sostenible a través de las prácticas en materia de innovación.

## Líneas de actuación

- Coordinar la estrategia y políticas globales de innovación.
- Promover las oportunidades de innovación en las áreas prioritarias.
- Fomentar una cultura de innovación entre los empleados.
- Articular los instrumentos de innovación para desarrollar y aplicar nuevas soluciones a los desafíos de negocio.
- Impulsar una política de comunicación de la innovación.

## Hitos 2012

- I edición de los premios *Ferrovial Innovation Awards* a las mejores ideas innovadoras de los empleados.
- Participación en los programas de ayuda a la innovación nacionales (INNPACTO, INNPRONTA), autonómicos (ETORGAI del País Vasco) y europeos (7º Programa Marco, LIFE, ICT).
- Desarrollo de un sistema de peaje satelital y el lanzamiento del séptimo proyecto en colaboración con el MIT.
- Participación en las iniciativas Pasion>ie e IBM Smartcamp.
- Incorporación a la Fundación Cotec.
- Lanzamiento del canal de innovación en la intranet corporativa.

## Objetivos 2013

- Promoción de un programa externo de ideas innovadoras para resolver los desafíos de las infraestructuras inteligentes.
- Reforzar la formación de innovación en la Universidad Corporativa con el objetivo de identificar y desarrollar nuevas oportunidades de negocio, y de explorar nuevas prácticas de gestión de la innovación.
- Definición de un programa de búsqueda y análisis de soluciones innovadoras de terceros a los retos estratégicos de la compañía.
- Desarrollo de los proyectos de innovación en las áreas prioritarias.

	2012	2011	2010	Var. 12/11
Inversión en innovación (M€)	32,6*	51,2	45,0	-36,3%

\*Esta cifra incluye 769 mil euros correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D+i e Inversión en la comunidad.

Ferrovial considera la innovación una herramienta estratégica para dar respuesta a los desafíos globales a los que se enfrenta el mundo de las infraestructuras. Durante 2012, la compañía ha continuado potenciando sus esfuerzos en esta área para desarrollar la visión de infraestructuras inteligentes.

En la actualidad se están afrontando grandes retos en la gestión de las infraestructuras (incrementos de población en las ciudades, problemas de congestión y contaminación, eficiencia energética, sostenibilidad, etc.), de ahí que Ferrovial promueva la innovación de forma constante y sistemática como elemento clave para enfrentar estos desafíos, y crear riqueza de forma sostenible.

La innovación no es sólo un instrumento de mejora de la productividad y competitividad, sino una de las principales fuentes de creación de valor para todos sus *stakeholders* y la sociedad en general. Con este objetivo, hay definida una estrategia corporativa y un plan de actuación basado en:

- Orientación a clientes.
- Énfasis en la implantación de soluciones.
- Colaboración con empresas, administraciones públicas, universidades, y emprendedores bajo el modelo de innovación abierta.
- Mejora del proceso de innovación.

Ferrovial desarrolla su estrategia de innovación a través de un modelo de innovación abierta, que supone la creación de un proceso abierto y un ecosistema de socios que permiten enriquecer la innovación gracias al intercambio con el exterior.

Consciente de la importancia de gestionar los programas de innovación en todas las áreas de la compañía y aprovechar sinergias, Ferrovial dispone de un órgano de gobierno llamado Grupo Global de Innovación con representantes de todas las líneas de negocio de la compañía, para desarrollar la estrategia de innovación y contribuir al afianzamiento de la cultura de innovación. En este sentido, durante 2012 se celebraron los premios *Ferrovial Innovation Awards* con el objetivo de reconocer a aquellos empleados que, además de su desempeño habitual, tienen inquietudes por aportar nuevas soluciones y compartirlas con la organización.

Ferrovial tiene definidas siete áreas de interés en innovación en las que centra sus esfuerzos: eficiencia energética, ciudades inteligentes, valorización de residuos, agua, construcción innovadora, autopistas y aeropuertos, con el fin de convertirse en un referente nacional e internacional en el desarrollo de productos y servicios basados en el concepto de infraestructuras inteligentes.

Durante 2012, Ferrovial gestionó 81 proyectos de innovación con una inversión total de 32,6 millones de euros. Entre estos proyectos cabe destacar el desarrollo de un sistema de peaje satelital que implica un nuevo modelo de servicios en la autopista. Asimismo, la compañía tiene registradas más de 100 patentes, protegiendo su propiedad intelectual en áreas de investigación estratégicas. Además, es miembro de diferentes organizaciones y participa en las principales iniciativas públicas o privadas que se desarrollan en todo el mundo en relación con la innovación, promoviendo el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre expertos en esta materia.

## Estrategia de innovación

La estrategia de innovación abarca tres niveles:

1. Un gobierno común para establecer el modelo de innovación abierta y abordar los desafíos de futuro.
2. Una comunidad de innovación que busca identificar a las personas relevantes y habilitar un clima cultural adecuado.
3. Los recursos necesarios: información, financiación, ecosistema, y programas para soportar el modelo.

Ferrovial se basa en el modelo de innovación abierta por el que mantiene un ecosistema en el que, además de los empleados de Ferrovial, se incorporan como socios-colaboradores la Administración Pública, los centros de investigación públicos y privados, las grandes empresas, y los emprendedores y *startups*.

Para el gobierno del proceso de innovación cada unidad de negocio cuenta con un director de innovación, responsable de establecer la política de innovación e I+D, asignar los recursos humanos y materiales necesarios, proteger y explotar los resultados obtenidos, así como representar a la compañía en las organizaciones y foros de I+D+i.

Durante 2012, el Grupo Global de Innovación, que congrega a los directores de innovación de las unidades de negocio junto con funciones clave de recursos humanos, ha seguido manteniendo su calendario de reuniones para la coordinación de los programas existentes, y el impulso de nuevas iniciativas globales como han sido los premios *Ferrovial Innovation Awards*.

Entre los recursos disponibles, la compañía gestiona dos Centros de Competencia propios (gestión de activos y de sistemas inteligentes de transporte) con el objetivo de optimizar la gestión de sus procesos a través de la identificación de mejores prácticas y el desarrollo de proyectos en colaboración.

Ferrovial también cuenta con dos departamentos punteros de I+D+i en agua (depuración de aguas residuales urbanas e industriales, y desalación mediante ósmosis inversa) dentro de la filial de construcción Cadagua y en gestión de residuos (procesos en depósitos controlados, tratamiento de lixiviados, y valorización material y energética de residuos) dentro de la empresa de servicios Cespa, que también trabajan estrechamente con otros centros de investigación. Asimismo existen otras

empresas del grupo como Ferroser, Amey, HAH, o la 407 ETR, entre otras, que mantienen su actividad de innovación en sus propios departamentos de I+D+i.

Además, la compañía dispone de sus oficinas técnicas (Ferrovial Agroman, Cintra, etc.) que apoyan la estrategia de innovación, como es en el diseño y desarrollo de nuevas tecnologías y procesos, o en el establecimiento de colaboraciones con otros centros de investigación.

En 2010 Ferrovial fundó el Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3) que bajo el modelo organizativo basado en la "Triple Hélice" en el que participan la empresa privada, la Universidad y la Administración Pública, creando un ecosistema natural de innovación abierta.

Por su parte, Ferrovial Agroman y Ferroser han renovado su sistema de gestión de la innovación e I+D, diseñado según los requisitos de la norma UNE 166002:2006 certificado por AENOR. Este sistema asegura la mayor calidad técnica y rentabilidad de los proyectos que realiza la compañía, al mismo tiempo que garantiza la transparencia de sus actividades de I+D+i.

## Áreas de Innovación

Ferrovial centra sus esfuerzos en desarrollar tecnologías aplicadas a la construcción de infraestructuras, el transporte, los servicios municipales, el agua, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental, con el fin de convertirse en un referente nacional e internacional en el desarrollo de productos y servicios basados en el concepto de infraestructuras inteligentes.

En este sentido, la compañía ha definido siete áreas de interés en innovación que dan respuesta a los retos de los negocios:

- **Eficiencia energética:** con el objetivo de reducir las emisiones de GEI, contribuir al ahorro del coste energético, y anticipándose a futuras regulaciones, se desarrollan proyectos en el mantenimiento, monitorización, auditoría y optimización de la eficiencia energética en edificios, la reducción de consumo en alumbrado público, y los sistemas expertos en gestión de la energía.
- **Valorización de residuos:** en el marco del cambio climático y de la sostenibilidad medioambiental, se desarrollan proyectos de valorización de residuos con poder energético como sustituyente parcial de los combustibles fósiles tradicionales, y como solución al tratamiento o eliminación de volúmenes crecientes

de desechos generados por la sociedad de consumo, así como también en la recuperación de materiales de dichos residuos.

- **Ciudades inteligentes:** como parte del modelo integrado de servicios municipales basados en la excelencia operativa, la calidad del servicio y la sostenibilidad medioambiental, se desarrollan proyectos para satisfacer las necesidades de innovación de las ciudades del futuro, junto con la colaboración público-privada, destinados a reducir costes, y a la mejora de la calidad de vida de la población urbana, garantizando un desarrollo económico sostenible.
- **Autopistas:** en la aplicación de las últimas tecnologías a las infraestructuras y los vehículos, se desarrollan proyectos centrados en la investigación de algoritmos complejos para la operación de carriles gestionados, el despliegue de arquitecturas más ligeras y seguras de procesamiento de los datos operacionales y financieros, la gestión remota de plazas de peaje a través de aplicaciones distribuidas en dispositivos móviles, el prototipo de sistemas de peaje a través de geo-posicionamiento e interfaces móviles con el usuario, el control de gestión de activos críticos y el estudio de la elasticidad de la movilidad.
- **Agua:** para la optimización energética y de proceso, tanto en el campo de la desalación de agua de mar mediante ósmosis inversa como en la depuración de aguas residuales, se incorporan tecnologías novedosas de éste ámbito, y se desarrollan proyectos basados en nuevos procesos de tratamiento de aguas así como en la mejora de los existentes.
- **Construcción innovadora:** conjunto de proyectos que se llevan a cabo para desarrollar tecnologías, procesos y productos que mejoren la productividad y la sostenibilidad medioambiental de la actividad constructiva en cualquiera de sus ámbitos.



Almacenamiento de energía, Barcelona, España

## Ferrovial Innovation Awards

Ferrovial, consciente de que la innovación puede surgir en cualquier lugar de la compañía, ha organizado durante 2012 los premios *Ferrovial Innovation Awards*, en la que bajo el término *zuritanken*, fusión del swahili *nzuri*, que significa *buena*, y del sueco *tanken*, *idea*, invitaba a sus empleados en todo el mundo a ofrecer soluciones a los cuatro retos planteados, uno por cada unidad de negocio.

La compañía quería reconocer aquellas ideas innovadoras susceptibles de ser implantadas; encaminadas a incrementar la productividad y la eficiencia de los procesos que mejoren la competitividad de la empresa y/o puedan generar nuevas oportunidades de negocio. El objetivo era premiar a aquellos empleados que, además de su desempeño habitual, tienen inquietudes por aportar nuevas soluciones y compartirlas con la organización.

Los factores que se consideraron para la selección y evaluación de propuestas, sin que fuera necesario su cumplimiento conjunto, era que fueran novedosas, atractivas para el negocio y factible su aplicación con un alto potencial de impacto.

Los jurados estuvieron compuestos por los Comités de Dirección de las unidades de negocio que, de acuerdo a los criterios, determinaron las dos mejores de cada reto, que a su vez se enviaron a la fase final en la que el Comité de Dirección de Ferrovial seleccionó la idea ganadora.

En los dos meses de convocatoria, se recibieron más de 500 propuestas, de las cuales el 15% de procedieron de grupos, poniendo de manifiesto el trabajo en colaboración entre los distintos empleados de la compañía. Precisamente, la idea ganadora, *Power Floor. Not a step wasted* provino de un grupo de cuatro profesionales de distintas divisiones de la compañía como son Amey, Ferrovial Servicios y Heathrow Airport Holdings.

A lo largo de 2013, se pondrán en marcha las pruebas piloto de las ideas finalistas y la ganadora, así como el estudio de la viabilidad y posterior implantación del más de medio millar que se presentaron.

Las ocho ideas finalistas por cada uno de los retos fueron:

### Reto de servicios: iniciativas sociales para los contratos locales de servicios.

- AmeyInSociety.org: La cara social de Amey. Conciliar las iniciativas sociales de Amey con las necesidades de las comunidades en las que actúa mediante una plataforma colaborativa.
- Capacitación para personas con discapacidad. Posicionar a la compañía como referente en la integración laboral de discapacitados mediante la creación de un centro de capacitación profesional.

### Reto de autopistas: incrementar los ingresos en las autopistas.

- Tecnología GSM para peajes automáticos. Agilizar el cobro de peajes en las autopistas mediante un sistema de pago basado en la tecnología móvil.
- Cintra, líder en seguridad vial. Posicionar a Cintra como líder de seguridad vial y aumentar la simpatía de los usuarios.

### Reto de construcción: nuevos métodos en el ámbito de la construcción.

- Allocation App: La gestión de la documentación en un click. Mejorar el uso eficiente del tiempo en la gestión de la documentación de obra mediante una aplicación para smartphones.
- Colocación de vías de ferrocarril sin vía auxiliar. Desarrollar una tecnología que reduzca costes y tiempos e incremente la seguridad en la colocación de vías de ferrocarril.

### Reto de aeropuertos: mejorar la experiencia de los pasajeros.

- Power Floor - Not a step wasted. Creación de un suelo inteligente para capturar cada paso de los pasajeros del Aeropuerto de Heathrow para la generación de energía y su uso como plataforma de análisis de información.
- Silla móvil para bebés. Objetivo: Facilitar el paso por el control de seguridad a padres con bebés que viajen solos mediante la instalación de una silla móvil.

## Convenios y colaboraciones

### Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT)

En línea con su estrategia de innovación abierta, Ferrovial firmó a finales de 2010 un acuerdo de cinco años de duración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) con el objetivo de colaborar en proyectos de investigación dirigidos a transformar las ciudades y desarrollar infraestructuras de futuro. En la actualidad están trabajando en coordinación grupos mixtos de investigadores del MIT, con personal de negocio de Ferrovial. La duración media de cada proyecto es de dos años, con una inversión total acumulada de más de dos millones de dólares.

Los seis proyectos en colaboración con el MIT que se lanzaron en 2011 siguieron su curso durante 2012 cumpliendo sus objetivos del ejercicio, y se inició uno más en el área de innovación de agua, liderado por Cadagua y titulado "Optimización energética de plantas desaladoras de agua de mar por ósmosis inversa".

Además de los tres proyectos en curso que mantiene la unidad de negocio de servicios con el MIT, Ferrovial Servicios amplió en 2012 su colaboración con el instituto a través de un acuerdo con el Senseable City Lab para innovar en el modelo de servicios integrados o ciudades inteligentes. En concreto se están articulando varios proyectos dirigidos como el CityEye para la representación de los datos de los sensores, que sirvan a la vez como indicadores de prestación de los servicios y para aplicaciones de interacción con el ciudadano, o Basurcambio que será un marketplace para la involucración ciudadana en la reutilización de materiales de los puntos limpios.

### Universidades e instituciones

Las empresas de grupo tienen firmados acuerdos entre otras con las siguientes universidades.

#### España:

- Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3)
- Universidad Politécnica de Madrid
- Centro Tecnológico Tecnalia
- Universidad de Cantabria (Waste Management)
- Centro Tecnológico LEITAT
- Universidad de Alcalá (CI3)

- Universidad Politécnica de Cataluña
- Centro de Domótica Integral
- Universidad Autónoma de Madrid
- Universidad de Murcia.
- Universidad de Zaragoza.
- Centro De Investigación Energética Medioambiental y Tecnológica
- Universidad Carlos III de Madrid.
- Institut Quimic de Sarriá
- Universitat de Girona
- Universidad de Valladolid
- Universidad de Granada
- CIEMAT

#### Europa:

- Universidad de Surrey (Reino Unido)
- Universidad de Aston (Reino Unido)
- Universidad de Fraunhofer (Alemania)
- Universidad de Luxemburgo (Luxemburgo)
- Alexandra Instituto (Dinamarca)
- Universidad de Limerick (Irlanda)
- Pro-Akademia Innovation Center (Polonia)
- Universidad de AALTO (Finlandia)
- Centre For Research And Technology Hellas (Grecia)
- University of Birmingham (Reino Unido)
- University of Manchester (Reino Unido)
- Newcastle University (Reino Unido)

#### Norteamérica:

- Massachusetts Institute of Technology
- University of Texas

Durante 2012, Ferrovial se incorporó como miembro de Cotec, fundación de origen empresarial que tiene como

Además de los tres proyectos en curso que mantiene la unidad de negocio de servicios con el MIT, Ferrovial Servicios amplió en 2012 su colaboración con el instituto a través de un acuerdo con el Senseable City Lab para innovar en el modelo de servicios integrados o ciudades inteligentes

misión contribuir al desarrollo del país mediante el fomento de la innovación tecnológica en la empresa y en la sociedad española.

Cotec tiene fijados los siguientes objetivos: promoción de la cultura tecnológica y de actitudes innovadoras, análisis de los efectos de la innovación y presencia institucional.

Ferrovial, a través de la Dirección de Innovación y Procesos, participa en las tres comisiones que estructuran las actividades de la Fundación:

- Comisión Bases de la Innovación
- Comisión de Gestión de la Innovación
- Comisión de Efectos de la Innovación

### Apoyo a emprendedores

Durante 2012 Ferrovial colaboró por primera vez en la edición regional de IBM Smartcamp de España, iniciativa enmarcada dentro del Programa Mundial de Emprendedores de IBM, y que tiene como finalidad ayudar a empresas de reciente creación (*startups*) y emprendedores a llevar a la práctica sus proyectos e ideas de negocio.

La ganadora de la edición 2012 en España, tras imponerse a más de 50 candidatas previamente seleccionadas, fue PanamNav, una solución móvil que permite verificar la posición geográfica de los usuarios de *smartphones*, asegurando transacciones de pago seguras.

IBM *SmartCamp* supone para los participantes una oportunidad de *networking* y de recibir apoyo y asesoramiento de la mano de empresas de capital riesgo, inversores locales e internacionales, ejecutivos de la industria y emprendedores de referencia.

Asimismo, en 2012, Ferrovial volvió a colaborar en la segunda edición de "Pasion>ie, pasión por innovar y emprender", una iniciativa que Accenture España y el IE Business School pusieron en marcha para vincular a la comunidad innovadora con el ámbito empresarial para desarrollar proyectos innovadores que puedan contribuir al desarrollo económico y social dentro de tres categorías: la ciudad del futuro, la sanidad del futuro y la distribución comercial del futuro.

Tras el filtrado inicial, el II Foro de Asesores Pasion>ie realizará una nueva selección de proyectos para determinar

los que serán finalistas. Serán estos los que formarán parte de un plan de acompañamiento en el que participará Ferrovial. El 8 de mayo de 2013 los proyectos se presentarán en el *Investors Day* del IE Business School ante inversores españoles e internacionales.

### Formación en innovación y comunicación

Ferrovial cuenta con la Universidad Corporativa SUMMA que tiene en su programa formativo, desde el entrenamiento específico en creatividad e innovación, hasta la generación de nuevas oportunidades de negocio, pasando por el desarrollo de las capacidades de innovación de los directivos. Para ello impulsa talleres de resolución creativa de problemas, o planes como el Programa de Gestión Directiva y el *Global Management Programme*.

El Programa de Gestión Directiva se base en el aprendizaje de las metodologías de gestión de empresas mediante el análisis de los diferentes modos de pensar, procedimientos y actividades relacionados con la gestión emprendedora, recorriendo el proceso emprendedor desde la identificación de una oportunidad de negocio hasta la culminación del desarrollo de un proyecto empresarial.

El *Global Management Programme* está diseñado para que los ejecutivos que dependen del primer nivel de la organización amplíen el conocimiento de la gestión del cambio en la organización y las habilidades con el fin de maximizar la capacidad de innovación y transformación en sus áreas de negocio. En el módulo de innovación del programa se realiza una competición de elevator sales pitch, en la que cada participante tenía que convencer –a través de un juego de rol– a expertos en innovación e inversión en capital riesgo de que la propuesta de valor de su idea era la mejor.

Durante 2012 Ferrovial ha puesto en marcha el nuevo canal de innovación dentro de la intranet, una iniciativa vinculada al impulso de innovación de la compañía y que supone el punto de encuentro donde se comparte la estrategia de innovación a través del conocimiento de las políticas, iniciativas, noticias, proyectos, eventos y las experiencias de los proyectos en marcha.

### Programas públicos de ayuda a la innovación

Ferrovial ha participado en 2012 en los programas de ayuda a la innovación nacionales (INNFACTO, INNPRONTA del Ministerio de Economía y Competitividad), autonómico (ETORGAI del País Vasco) y comunitarios (7º Programa Marco, LIFE, ICT de la Unión Europea).

En concreto durante el año 2012 se han iniciado los siguientes proyectos adjudicados:

**TEDS4BEE** es un proyecto perteneciente al Programa "ICT Policy Support Program" de la Comisión Europea. Se trata de una demostración de sistemas de ayuda a la eficiencia energética en edificios donde se prevé la implantación de la herramienta software EMMOS (pilotos de edificios de España, Portugal, Reino Unido, Polonia, Italia y Serbia). En este proyecto, Ferrovial Servicios es líder de un consorcio formado por doce participantes, siendo CIB el coordinador técnico. El proyecto se desarrollará entre 2013 y 2015.

**PRENDE** es un proyecto del programa nacional INNFACTO, que consiste en diseñar una plataforma de información y servicios para dinamizar los procesos de rehabilitación energéticamente eficiente en barrios de grandes ciudades. Para ello se llevará a cabo un piloto de modelo de gestión en un barrio de Madrid, con un despliegue de medios avanzados de comunicación así como herramientas de contratación y gestión mediante uso de aplicaciones en Internet y terminales móviles. El consorcio PRENDE está liderado por Ferrovial Agroman y Ferconsa, siendo CIB el coordinador técnico del proyecto.

**DINTRANS** es también un proyecto del programa INNFACTO, cuyo objeto es investigar sobre el comportamiento estructural de las transiciones entre balasto y placa en las vías de ferrocarril de Alta Velocidad. El consorcio DIANTRANS está liderado por Ferrovial Agroman y cuenta con la participación de ADIF, la Universidad de Cantabria y el CB.

**ECODIS** es un proyecto del Programa ETORGAI de la administración autonómica del País Vasco en el que participa Ferrovial Servicios como socio. Se ha adjudicado la subvención para actividades que se han desarrollado en 2012.



Además se han presentado dos candidaturas de Cespa a la convocatoria del Programa LIFE de la Comisión Europea sobre medio ambiente y ciudades sostenibles, y otras dos candidaturas de Ferrovial Agroman a convocatorias del 7º Programa Marco en el área de etiquetado ecológico de carreteras y de eficiencia energética en edificios e infraestructuras urbanas. A finales de 2012 todavía se está la espera a la resolución de las adjudicaciones.

Durante 2012 se ha continuado con la ejecución de los proyectos adjudicados en años anteriores pertenecientes al 7º Programa Marco de la Comisión Europea. En el proyecto FOTsis, se han diseñado las pruebas de campo de servicios telemáticos aplicados al tráfico en las autopistas. Dichas pruebas se realizarán en 2013 en la concesionaria griega Nea Odos, participada por Cintra. Por otra parte, el Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CIB) ha trabajado junto con AMEY en el proyecto OUTSMART que se desarrolla en cinco ciudades europeas. El objetivo del proyecto es la definición de pilotos de servicios y aplicaciones Internet que optimicen y mejoren la sostenibilidad de áreas urbanas. Se ha estado trabajando en servicios IT que permitan fomentar el uso de transporte público y de medios de transporte no contaminantes en la ciudad de Birmingham.

También se ha desarrollado la primera fase de la actividad del proyecto CIUDAD 2020, una iniciativa integrada en el Programa INNPRONTA del CDTI. El proyecto, en el que participan Ferrovial Agroman, ferconsa, el CIB, y la Universidad de Alcalá liderados por INDRA, desarrolla acciones innovadoras para una ciudad eficiente y sostenible. El proyecto fue presentado en el Congreso sobre Ciudades Verdes y Sostenibilidad de Málaga.

# cadena de suministro

## Compromiso

- La consideración de la cadena de valor como pieza clave de su estrategia de desarrollo sostenible.

## Líneas de actuación

- Fomentar entre los proveedores y subcontratistas la incorporación paulatina de principios coherentes con la política de Responsabilidad Corporativa.
- Basar la relación con proveedores en una metodología que incluya criterios de Responsabilidad Corporativa.

## Hitos 2012

- Procedimiento para la clasificación de proveedores en función del riesgo en aspectos de Responsabilidad Corporativa, a fin de identificar y gestionar adecuadamente los de alto riesgo en estos aspectos.
- Desarrollo de una Política de Compras y un Código de Compradores para Ferrosier.
- Nuevo Procedimiento Organizativo de Compras de Ferrovial Agroman, en el que se establece una nueva categoría de Compras de Gestión Coordinada a Nivel Internacional, en cuya gestión debe intervenir de forma obligatoria la Dirección de Compras, independientemente del país en el que se encuentre la obra para la que se vaya a realizar la compra.

## Objetivos 2013

- Extensión del análisis de proveedores de alto riesgo en base a criterio de Responsabilidad Corporativa a toda la compañía.
- Extender los criterios de Responsabilidad Corporativa a todas las divisiones de investigación de incidentes y accidentales y de coordinación de actividades empresariales.

Cadena de suministro	2012	2011	2010	Var 12-11
Número proveedores*	57.458	61.354	60.911	-6%
Proveedores evaluados	8.402	8.415	9.876	-0,15%
Proveedores rechazados	773	685	735	13%
Incidencias con proveedores	508	607	303	-18%

\*La cifra reportada se ha obtenido en base a los datos de facturación por país por lo que hay proveedores que se contabilizan más de una vez aunque el impacto de este aspecto es muy limitado.

Ferrovial considera a su cadena de suministro como un *stakeholder* esencial para el desarrollo de su negocio. Ambas partes buscan el beneficio mutuo a través de su esfuerzo con el fin de ofrecer a los clientes un servicio de mayor calidad, garantizando el cumplimiento de los Principios del Pacto Mundial y el respeto al medio ambiente.

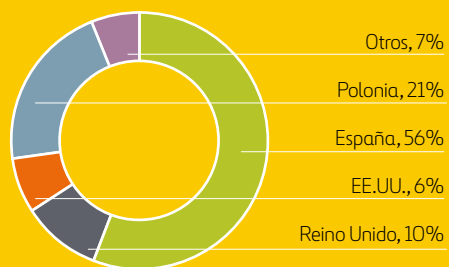
Ferrovial trata de establecer, en la medida de lo posible, relaciones a largo plazo con sus proveedores. La compañía incentiva una mayor comunicación y mayor colaboración con sus proveedores y subcontratistas.

Durante 2012 se ha establecido un procedimiento para establecer los criterios para clasificar a los proveedores e identificar los de alto riesgo desde el punto de vista de aspectos de Responsabilidad Corporativa, basado en los principios del Pacto Mundial, el estándar de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, y los estándares de Cadena de Suministro de FTSE4Good.

## Perfil de los proveedores de Ferrovial

Durante 2012, Ferrovial se ha relacionado con 57.458 proveedores, entendiendo por proveedor tanto a suministradores, como alquiladores y subcontratistas. Cabe destacar que la mayoría de los proveedores de Ferrovial pertenecen a países OCDE, por lo que están considerados de bajo riesgo en cuanto al cumplimiento de los Derechos Humanos y la normativa laboral y medioambiental. Por otro lado, los sectores en los que opera Ferrovial a través de sus distintas Divisiones corresponden a actividades donde no existen riesgos relevantes en la cadena de suministro, según los criterios de las instituciones antes indicadas.

Por área geográfica, el 56% de los proveedores totales de Ferrovial se contratan en España, el 21% en Polonia, el 10% en el Reino Unido, el 6% en los Estados Unidos. Hay que destacar que la contratación de proveedores locales es predominante en todos los mercados en los que opera Ferrovial.



Los diferentes negocios de Ferrovial fomentan el empleo de proveedores locales, en el detalle por países el número de proveedores locales se sitúa como media en aproximadamente el 94% del total.

No obstante, dada la implantación de la compañía a nivel internacional para asegurar la competitividad de las compras a nivel global, en el caso de compras muy relevantes, se contrastan precios a nivel internacional, con objeto de utilizar la competitividad que pueden ofrecer otros mercados.

La gestión de la cadena de suministro constituye uno de los aspectos fundamentales de la gestión medioambiental de Ferrovial en ciertas áreas de negocio, como la construcción o los servicios, donde el nivel de subcontratación puede llegar a ser relevante y la sostenibilidad de muchos proyectos dependen en gran medida del desempeño que la compañía sea capaz de exigir a los proveedores y subcontratistas.

### Comité de Compras Globales

En 2011 se creó un nuevo comité a nivel corporativo, denominado Comité de Compras Globales con el objetivo de asegurar la continua coordinación, seguimiento y control sobre las actividades globales de compras en Ferrovial, con el fin de:

- Aprovechar las sinergias entre negocios.
- Compartir las buenas prácticas.
- Mejorar la función global de compras.
- Facilitar el conocimiento mutuo.

Este comité está liderado por el CIO de Ferrovial, y compuesto por todos los responsables de Compras de las distintas divisiones de negocio, el Comité se encarga de aprobar los procedimientos, guías y recomendaciones sobre las compras en la compañía.

Nombrando a un responsable por cada proyecto de compra, se identifican las sinergias en el grupo y se llevan a cabo prácticas de compras por agregación de volumen, lo que permite ahorrar costes. El Comité de Compras Globales, se reúne cuatrimestralmente y, además, tiene otros objetivos como impulsar estudios de Mejores Prácticas en el mercado, y participar en *workshops* y conferencias de expertos.

### Estándares sostenibles

#### Control del origen de la madera

Ferrovial exige, por contrato, a sus proveedores de madera que suministren información y garantías en relación con el origen de sus materiales. Desde 2005, todos los pedidos y contratos de compras incluyen cláusulas que establecen la obligación contractual de suministrar materiales de origen garantizado. Ferrovial utiliza la madera como material auxiliar y, por lo tanto, no constituye un elemento crítico para sus operaciones comerciales excepto en el caso de la construcción de viviendas, donde existen especificaciones de compra en las que se establecen los requerimientos técnicos, de calidad, medioambientales, etc. que deben cumplir los materiales suministrados, y entre ellos la madera y los materiales fabricados en base a la misma. Las maderas de origen tropical, que son las de mayor riesgo, se gestionan desde octubre de 2011 aplicando unas especificaciones muy rigurosas para asegurar tanto su origen legal como su trazabilidad hasta la recepción en obra.

Dado que en la gran mayoría de las obras que ejecuta el negocio de construcción el proyecto ha sido diseñado por una empresa distinta (no de Ferrovial) contratada por el cliente, el uso de maderas certificadas depende de éste, si bien en caso de que éste solicite asesoramiento Ferrovial siempre recomendará el uso de madera certificada.

### Material reciclado

Ferrovial se compromete a potenciar la utilización en su actividad, en la medida de lo posible, de productos fabricados con materias primas recicladas, así como de productos reciclables. Con este objetivo, en 2011 Ferrovial Agroman realizó una encuesta a sus principales proveedores de las actividades más susceptibles de incorporar este tipo de productos, que se va complementando de forma continuada.

El objetivo de estas encuestas era el de disponer de una información sistematizada con la que profundizar en el uso de estos materiales en el desarrollo de su actividad, y como resultado de la misma, en 2012, se ha creado una Base de Datos de Proveedores para recoger certificados de utilización de materiales reciclados en la composición de productos de construcción, así como para identificar el grado de reciclabilidad de estos productos. El acceso a esta base de datos está dirigido al personal autorizado de la Dirección de Compras, Servicios de Medio Ambiente, Dirección de Contratación y Línea.

### Compras verdes

Ferrovial presta atención a los aspectos ecológicos de las actividades de construcción, en especial en relación al uso de materiales reciclados y reciclables. Por este motivo, la Dirección de Compras dispone de una aplicación de IT para la gestión de conocimiento denominada "icompras", que permite el intercambio de información entre centros de producción nacionales e internacionales.

El negocio de Servicios ha elaborado su propia guía verde de compras, que incluye productos, equipos y fabricantes específicos adecuados para cubrir sus necesidades.

La base de datos constituye una herramienta útil para la preparación de ofertas de edificación para clientes, y también después de haber sido asignado el proyecto. Todas las ofertas propuestas a los clientes incluyen la máxima proporción posible de materiales de construcción reciclados, reutilizados o respetuosos con el medio ambiente, e incluyen asimismo los certificados que garantizan estas características. La base de datos proporciona esta información rápidamente, con sencillez y de manera actualizada durante el proceso de elaboración de ofertas.

Una vez que el proyecto ha sido asignado, la información contenida en esta base de datos se utiliza para detectar las mejores oportunidades en materia de costes.

### Código ético para compradores

Para Ferrovial, la gestión y relación con los proveedores debe estar basada en una vinculación rigurosa, ética y eficaz. En 2009, se actualizó el Código Ético para Compradores de la Dirección de Compras de la División de Construcción, incorporando entre otros cambios, la necesidad de hacer hincapié en velar por el cumplimiento de las normas de Responsabilidad Corporativa en las compras tanto desde el punto de vista de la procedencia de los productos como de la mano de obra que haya podido intervenir en su fabricación. En 2012 este código se ha implementado en Ferrovial, dentro del negocio de servicios.

Este documento es un complemento del Código Ético de Ferrovial aplicable a todo el personal de las Direcciones de Compras en las que está vigente, a los que se forma para su conocimiento y se exige su compromiso de cumplimiento.

El objetivo de este documento es marcar las líneas generales de actuación para el trabajo cotidiano en compras, sin pretender cubrir exhaustivamente todas las situaciones posibles. Concretamente, el Código establece los siguientes principios que deben estar presentes en todas las compras:

- El interés general de Ferrovial. Es el fin que debe presidir cualquier negociación.
- Integridad. Se exige la comunicación de los conflictos de intereses directos o indirectos al superior, ya sea por vínculos familiares, personales, financieros o de otro tipo. Se prohíben las rebajas especiales para el personal que participa en las compras y los regalos cuyo importe sea superior a los 90€ en el año. En caso de un importe inferior, sólo se admiten aquellos que se reciban en la sede de la empresa. Se establece la aprobación previa del superior para las invitaciones a viajes, eventos y del pago de las comidas de empresa. El Código exige que el comprador vele por el cumplimiento de las normas de Responsabilidad Social Corporativa y difunda los Principios del Pacto Mundial entre los proveedores.

- Profesionalidad. Se exige profesionalidad para evitar que se establezcan relaciones demasiado personales con los proveedores fuera de lo estrictamente profesional que puedan interferir en las negociaciones. Las informaciones que puedan influir el resultado final de la adjudicación deben ser objeto de un tratamiento formalizado por el comprador. El comprador también debe velar por su formación profesional.
- Confidencialidad. Se exige confidencialidad sobre las informaciones comerciales o técnicas relacionadas con la compra en cuestión, y sobre otros aspectos que puedan perjudicar la posición de la empresa en la negociación o beneficiar a algún proveedor de forma particular sobre el resto.

### Cláusulas de Responsabilidad Corporativa

Desde 2008, Construcción ha introducido una cláusula específica de Responsabilidad Social Corporativa en los acuerdos de proveedor-colaborador. Estos acuerdos se establecen con proveedores importantes.

En 2012, Servicios ha introducido dicha cláusula en sus contratos, para hacer extensivo el compromiso de Ferrovial con la Responsabilidad Corporativa a su cadena de suministro.

Ferrovial ha transmitido a los proveedores con los que tiene firmados este tipo de acuerdos su adhesión a los principios del Pacto Mundial, entregándoles una copia de dichos principios e instándoles a que los tengan en cuenta en el desarrollo de sus actividades.

- La cláusula de Responsabilidad Corporativa introducida contempla los siguientes compromisos por parte del proveedor: Cumplir los Principios del Pacto Mundial.

- Cumplir toda la legislación de carácter medioambiental y sectorial vigente en todo aquello que afecta a las actividades o servicios que preste a Ferrovial.
- Cumplir las reglas de Seguridad y Salud y los compromisos de Prevención de Riesgos Laborales establecidos en los centros de Ferrovial.
- Estudiar una posible colaboración con Ferrovial para la realización de proyectos conjuntos de ayuda a colectivos desfavorecidos.

El incumplimiento de los requerimientos establecidos en esta cláusula puede suponer la prohibición de la contratación de cualquier proveedor.

Cabe destacar igualmente que en Ferrovial Agroman a lo largo de 2012 se ha introducido a nivel internacional en los pedidos y contratos con proveedores una cláusula de exigencia de cumplimiento de los Principios del Pacto Mundial.

### Cumplimiento de los Derechos Humanos

Atendiendo al perfil de proveedores, los productos y los países de procedencia, el diagnóstico realizado por los diferentes negocios de la compañía no muestra cambios significativos con respecto a los ejercicios anteriores. Cabe destacar que la mayoría de las inversiones de Ferrovial se realizan en países de la OCDE o en países de ingresos medio-altos y altos según la clasificación del Banco Mundial cuyas legislaciones reconocen y garantizan el respeto a los Derechos Humanos, por lo que se ha calificado de bajo el riesgo de la cadena de suministro de Ferrovial.

## Construcción

Aproximadamente el 60% de los proveedores de Ferrovial proviene de la actividad de construcción. En este negocio, la Dirección de Compras es la responsable de gestionar la relación con los principales proveedores con el fin de repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, llegar a tener, en los casos en que sea posible, una relación a largo plazo y obtener el máximo beneficio para ambas partes. Es responsabilidad de esta Dirección, entre otras cosas, potenciar la comunicación entre los proveedores y los Jefes de Obra, ayudando a solucionar los posibles problemas que pudieran plantearse.

En el negocio de construcción, la actividad de Ferrovial que con más proveedores se trabaja, el número total es de 34.719, de los cuales aproximadamente el 46% son proveedores españoles.

El número total de proveedores para Ferrovial Agroman (sin tener en cuenta Webber y Budimex) en 2012 es de 20.455 de los cuales aproximadamente el 79% son proveedores españoles, pero en el detalle por países el número de proveedores locales se sitúa como media por encima del 95% del total, dado que el negocio de construcción, por su propia naturaleza fomenta el empleo de proveedores locales.

La Dirección de Compras está integrada en la Dirección de Recursos Corporativos de Ferrovial Agroman, que incorpora además las áreas de Calidad, Prevención y Medio Ambiente de la empresa, potenciando la coordinación entre todas ellas. Además, coordina la política de compras a nivel global, y gestiona aquellas compras en las que la negociación global (por economías de escala) y/o el conocimiento del mercado internacional aportan valor.

El Director de compras forma parte del nuevo Comité de Compras Globales.

Los principios, políticas y procesos que Ferrovial ha establecido para realizar las compras están orientados a cumplir la finalidad requerida por los clientes, optimizando el precio, cumpliendo el plazo y los requisitos de calidad, prevención y medio ambiente especificados con la mayor rentabilidad.

### Política y procedimiento de compras

La Política de Compras se basa en principios y normas básicas de funcionamiento comunes a todas las regiones en las que se trabaja (procedimiento organizativo), adaptadas a las particularidades de cada país y empresa mediante procedimientos operativos, regulando el proceso completo de compras y con el objetivo de optimizar el proceso en base a:

- Aprovechamiento de economías de escala en compras y centralización de compras cuando aportan valor.
- Coordinación de compras entre distintos países.
- Visión global / internacional del mercado de proveedores.
- Transparencia en el proceso de compras.
- Utilización de sistemas informáticos propios para la gestión del conocimiento en compras y para ayuda y control en el propio proceso de compras.

Dentro de la política de Compras se incorporan transversalmente y con una importancia cada vez más relevante la política de Responsabilidad Social Corporativa y la política de Calidad y Medio Ambiente. En Ferrovial Agroman, los procedimientos de compras forman parte del Sistema

#### Principio 1



Apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales reconocidos universalmente, dentro de su ámbito de influencia.

#### Principio 2



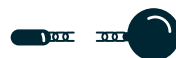
Asegurarse de que no son cómplices de la vulneración de los Derechos Humanos.

#### Principio 3



Apoyar la libertad de Asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.

#### Principio 4



Apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.

#### Principio 5



Apoyar la erradicación del trabajo infantil

#### Principio 6



Apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y ocupación.

#### Principio 7



Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.

#### Principio 8



Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.

#### Principio 9



Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.

#### Principio 10



Trabajar en contra de la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno.



de Calidad y Medio Ambiente, que está certificado conforme a las normas ISO 9001 e ISO 14001.

Durante el año 2012, se ha aprobado e implantado un nuevo procedimiento organizativo de compras de aplicación a nivel internacional, y se han adaptado Procedimientos Operativos de distintos países para recoger las modificaciones incorporadas en dicho Procedimiento Organizativo. Cabe destacar como modificaciones más relevantes:

1. La creación de una nueva categoría de Compras, denominadas de Gestión Coordinada a nivel internacional, que se gestionan de forma conjunta entre los responsables de compras y de las obras de cada país y la Dirección de Compras de Ferrovial Agroman.
2. Modificaciones en la redacción de los criterios de puntuación de los factores de evaluación de la Ficha de Seguimiento de Calidad de Proveedores, para marcar de forma más clara las diferencias entre los distintos niveles de puntuación y simplificar de esta forma la valoración realizada por parte del Jefe de Obra.

### Gestión de compras

La División de Construcción, a fin de optimizar sus procesos de compras, dispone en los países en los que está trabajando de procedimientos de compras y seguimiento de la calidad de proveedores unificados a nivel global, con principios y métodos de trabajo comunes que permiten un tratamiento unificado en los aspectos sustanciales, comunes a nivel de empresa, pero adaptados a las particularidades de cada país. Esto permite gestionar las compras de forma globalizada, conociendo las compras más importantes en cada país y sumando necesidades a nivel mundial para las compras más relevantes, asegurando en todo caso que las compras se realizan en las mejores condiciones de precio posibles y a proveedores que pueden asumir los requisitos técnicos, de calidad, sociales, medioambientales, etc. exigibles, garantizando la igualdad de oportunidades a todos los proveedores en el proceso de contratación.

Los procedimientos se aplican a todas las compras (o alquileres) de productos y servicios que están incluidos en los Planes de Control de Procesos de las obras/Planes de

Calidad, que exigen requisitos medioambientales específicos, o que tienen una incidencia económica relevante. En todos los casos se garantiza:

- Amplia concurrencia de ofertantes.
- Igualdad de información y trato justo a los proveedores.
- Decisión de adjudicación justificada, con niveles de aprobación establecidos, y basada en la competitividad.
- Mantenimiento de una relación estrictamente profesional con los proveedores.
- El procedimiento regula el proceso completo según lo indicado anteriormente.
- La Política de Compras clasifica éstas a efectos de su gestión cuatro categorías:

1. Compras de gestión coordinada a nivel internacional: Lista establecida en el Procedimiento Organizativo de Compras, y que se deben gestionar en colaboración entre la obra, en Departamento de Compras del país y la Dirección de Compras de Ferrovial Agroman.
2. Compras de gestión centralizadas (a nivel de empresa/país). Corresponden a productos o servicios homogéneos entre las distintas obras, con reducido número de proveedores en el mercado y elevado volumen de compra. Se gestionan a nivel centralizado en cada país para obtener mejores condiciones por la negociación de grandes volúmenes.
3. Compras de gestión conjunta entre la Dirección/Departamento de Compras del país correspondiente y las obras. Las que correspondan a productos o servicios no homogéneos (diferentes para cada obra), con reducido número de proveedores en el mercado y elevado volumen de compra: se pueden obtener mejores condiciones por la negociación coordinada con las obras.
4. Compras de gestión descentralizada. El resto de compras, gestionadas directamente desde las obras, con el apoyo de la Dirección/ Departamento de Compras del país que corresponda a requerimiento de los jefes de obra.

En todo caso, el sistema de compras garantiza que los productos y servicios comprados cumplen con los requerimientos de calidad, comportamiento medioambiental, seguridad y prevención y plazos en las mejores condiciones de compra.

El proceso de compras es el siguiente:

- Identificación de las necesidades de compra y planificación de compras.
- Solicitud de Ofertas.
- Recepción de ofertas, elaboración del cuadro comparativo, negociación y selección de la mejor oferta.
- Adjudicación de la compra y aprobación y visados.
- Elaboración del pedido o contrato.
- Recepción de materiales y trabajos realizados por subcontratistas.
- Facturación y pagos.
- Evaluación de proveedores: seguimiento de la calidad de proveedores.

### Selección y evaluación continua de proveedores

La División de Construcción realiza un control y un seguimiento de la calidad de sus proveedores, mediante evaluaciones realizadas por los jefes de obra a la finalización de los suministros / trabajos; o anualmente para suministros o trabajos de larga duración; o cuando se producen incidencias, tan pronto como estas se detectan.

Los factores que se evalúan son:

- Cumplimiento de plazos
- Calidad del producto
- Capacidad técnica
- Cumplimiento de precios
- Cumplimiento en materia de seguridad y salud laboral
- Comportamiento medioambiental

Se considera que se ha producido una incidencia cuando la puntuación media de la evaluación realizada por el Jefe de Obra (mediante Fichas de Seguimiento de la Calidad de Proveedores) no llega a lo establecido según los parámetros (igual o inferior a 2,5 sobre 5), o cuando obtiene una puntuación de 1 sobre 5 en cualquiera de los factores evaluados. En el caso de que un proveedor tenga tres incidencias en un año pasa a la situación de “proveedor rechazado”, aunque también puede pasar a esta situación con una incidencia muy grave, calificada como tal a criterio del Director de Compras, contando con un análisis por parte del servicio correspondiente cuando se refiere a aspectos de calidad, seguridad y salud y medio ambiente. El rechazo de cualquier proveedor a nivel internacional se realiza de forma centralizada en la

Dirección de Compras, siendo el Director de Compras el responsable de asignar esta calificación.

Cuando un Proveedor pasa a la situación de rechazado, queda prohibida su contratación durante un período mínimo de tres años. Los sistemas informáticos de emisión de Pedidos y Contratos impiden la emisión de cualquier documento de compra a Proveedores rechazados. Cuando por circunstancias excepcionales se requiera la contratación de un proveedor rechazado, es necesaria la autorización del Director de Compras.

Cuando se recibe una ficha con incidencias, se le comunica esta circunstancia al proveedor, emplazándole a que tome las medidas oportunas para evitar que el problema vuelva a producirse, y comunicándole que en caso de reincidencia puede pasar a la situación de “proveedor rechazado”, con las consecuencias indicadas anteriormente que ello implica. Igualmente se comunica la incidencia a todos los Jefes de Obra que están trabajando con ese proveedor, a fin de que tome las medidas oportunas para evitar que la incidencia pueda repetirse y que comunique a la Dirección de Compras cualquier circunstancia.

Las fichas de Seguimiento de Calidad de Proveedores y todos los datos sobre la evaluación de proveedores quedan grabadas en la aplicación informática de seguimiento de la Calidad de Proveedores. Esta información está disponible para su consulta en tiempo real desde cualquier obra o centro a nivel internacional, por todo el personal debidamente autorizado.

Durante 2012, se han registrado 300 fichas de seguimiento de la calidad de proveedores con incidencias relativas a proveedores en la División de Construcción. De todas las incidencias detectadas, 94 han sido relativas a aspectos medioambientales y/o de salud y seguridad.

Aproximadamente el 15% de los proveedores y subcontratistas con los que se ha trabajado en 2012 han sido sometidos a un proceso de evaluación. De los proveedores evaluados, 285 han producido incidencias y por lo tanto, han sido apercibidos según lo indicado anteriormente.

## Servicios

Un 35% aproximadamente de los proveedores pertenecen a la división de servicios, de los cuales el 75% están en España. En el caso de Servicios, y dada la naturaleza de la actividad, también se tiende a la contratación local. Este negocio fomenta la creación de lazos estables con sus proveedores con la creación de Acuerdos Marcos que refuerzan la comunicación y garantizan los procesos de compra y adjudicación.

En el caso de Ferrosfer, que opera principalmente en España, se seleccionan proveedores españoles dado que los costes de logística y la capacidad de respuesta y servicio es mejor. Los criterios de selección de proveedores se registran en cada caso en nuestro portal de compras en el que queda reflejo de cada proceso de licitación. Ferrosfer ha implantado, durante 2012, una política de compras y un código de compradores de obligado cumplimiento.

Cespa, con un 46% de los proveedores de la división, alcanza un 78% de la contratación local.

Amey, filial de gestión de infraestructuras y servicios públicos en Reino Unido, considera su cadena de suministro como un elemento esencial en la prestación de servicios eficientes y rentables con el objetivo de que ser el *Customer of Choice* para sus proveedores. Amey se esfuerza por trabajar de forma proactiva con sus proveedores, velando por la protección del medio ambiente, la innovación, para ofrecer a los clientes productos de calidad y servicios competitivos y fiables, respetando y cumpliendo los más altos estándares éticos.

Siguiendo la filosofía de Ferrovial, la División de Servicios mantiene una política de diversidad de proveedores y fomento de compras y contrataciones locales, apoyando así a las sociedades donde realiza su actividad. La división de Servicios realiza la mayor parte de su actividad en España y Reino Unido.

Desde 2008, el Comité de Dirección de la división de Servicios decide unificar sus negocios con el objetivo principal de aumentar sinergias entre ambas unidades, de forma que ayuden a la mejora de los resultados. En paralelo se crea la Dirección de Compras, con el objetivo de mejorar la gestión de compras en el marco de integración de las mencionadas empresas, unificando procesos y aprovechando las sinergias para conseguir mejorar el poder de compra.

A partir de este momento, el Departamento de Compras se plantea los siguientes objetivos en el Proyecto NOA:

- Estandarizar los procesos y sistemas de apoyo a la función de compras.
- Trazabilidad completa del ciclo de compra, desde el origen de la orden de recepción y pago.
- Optimizar el proceso de autorización, con la información recibida en tiempo real.
- Optimizar el control de pago a proveedores, reducir el número de facturas y mejorar su eficiencia.
- Mejorar el control de la documentación de todos los subcontratos y los acuerdos en la organización.
- Obtener ahorros a través de mejores condiciones de compra por aprovechar adecuadamente el volumen de negociación.



Iluminación en Sheffield, Reino Unido

Las características de la organización y el proyecto NOA hicieron indispensable la implicación de varias áreas de la empresa (financiera, calidad y sistemas), además del área de Compras. El equipo realizó un análisis exhaustivo de todas las herramientas de contratación existentes en la organización, así como de las herramientas existentes en el mercado.

Con la participación de la División de Sistemas de Ferrovial, y un agente externo se sentaron las bases para la optimización del aprovisionamiento y el Modelo de Adquisiciones de Ferrosfer.

Las palancas de mejora principales fueron:

- Fortalecer y reorganizar el modelo de organización de Compras.
- Unificar y estandarizar la autorización, el aprovisionamiento y el proceso de compra en toda la organización.
- Implementación de un sistema estándar de apoyo al nuevo procedimiento.
- Establecer un plan de negociación para las actividades de servicios y suministros.
- Gestión electrónica completa del ciclo de pedido-factura.

De este modo, se ha diseñado un modelo eficiente de aprovisionamiento que cubre desde la detección de la necesidad hasta la emisión del pago; y que ha permitido que la totalidad de las compras superiores a un volumen, se deriven automáticamente al nuevo Departamento de Compras para ser negociadas; además de un portal de comunicación *on-line* con los proveedores que, para darse de alta, deben ser autorizados por los responsables de compras.

Ante la diversidad de proveedores y dada la necesidad de contrataciones locales, el departamento de Compras ha desarrollado importantes negociaciones centralizadas reduciendo proveedores en productos como barrera de seguridad, pintura, balzamiento, prevención de legionella, mantenimiento de ascensores, productos de limpieza, complementando las negociaciones con proveedores locales en actividades con protección contra incendios, ferretería o material eléctrico.

## Selección y evaluación continua de proveedores

Ferrosfer dispone de un proceso por el que todo proveedor debe introducir sus datos y clasificarse en la estructura de materiales. Una vez solicitada el alta, el Departamento de Compras decide si es conveniente o no el alta en función de si ya existe acuerdo con un proveedor homologado o no, o si el proveedor tiene capacidad o no para realizar el servicio. Una vez aprobado está habilitado para trabajar con Ferrosfer.

Cuando el coste es inferior a 10.000€ no hay más supervisión, pero si el coste anual es superior a esta cantidad el Departamento de Compras abre un proceso de licitación e invita a estos proveedores requiriéndoles en cada caso los criterios que considere según nuestro pliego de licitación.

Este año 2012, Ferrosfer ha desarrollado una aplicación de calidad de proveedores por la que se ha definido unos requerimientos básicos de validación de un proveedor desde el punto de vista de Administración, Salud y Seguridad, Responsabilidad Corporativa, Calidad y Compras. Cada departamento debe validar esta información y si estos requerimientos son conformes, el departamento de compras puede invitar a este proveedor a un concurso, si no, el proveedor no es validado y tiene un periodo de tiempo para poder enviar la documentación obligatoria. Por último, en función de las incidencias de un proveedor, éste puede ser vetado: tres incidencias en un año suponen el bloqueo de un proveedor.

Durante 2012, se han registrado 204 incidencias relativas a proveedores en la División de Servicios. De todas las incidencias detectadas, 70 han sido relativas a aspectos medioambientales y/o de salud y seguridad.

Aproximadamente el 12% de los proveedores y subcontratistas con los que se ha trabajado en 2012 ha sido sometido a un proceso de evaluación. De los proveedores evaluados, 77 han producido incidencias y por lo tanto, han sido apercibidos según lo indicado anteriormente.

# compromiso social

## Compromiso

- El apoyo al desarrollo socioeconómico donde la compañía está presente.
- La acción social de Ferrovial está vinculada al posicionamiento "Infraestructuras Inteligentes".

## Líneas de actuación

- Planificar la inversión en la Comunidad como un instrumento para el desarrollo de las sociedades del entorno donde Ferrovial ejerce su actividad.
- Colaborar con los gobiernos, ONGs y otros agentes sociales en proyectos y actividades relacionados con el desarrollo social, la conservación del medio ambiente y la seguridad laboral.
- Comprometerse como empresa global en los problemas del Planeta, particularmente con la pobreza.

## Hitos 2012

- Il Edición del Programa Infraestructuras Sociales con otros dos proyectos seleccionados, uno en Etiopía y otro Colombia.
- Implementación de una nueva metodología de medición de impacto para las contribuciones sociales desarrollada dentro del sistema de reporte London Benchmarking Group (LBG).
- Renovado enfoque en los problemas locales, resultando una alianza con Cruz Roja Española para mejorar sus infraestructuras de distribución de alimentos.
- Establecimiento de una política y procedimiento de patrocinios y acción social.

## Objetivos 2013

- Plan de formación en materia de Responsabilidad Corporativa para los negocios dentro del plan de difusión del posicionamiento Ferrovial "Infraestructuras Inteligentes".
- Involucrar a un 5% del personal de estructura en España en la acción social en la comunidad y contar con un portal voluntariado corporativo Ferrovial.

Compromiso social	2012	2011 *	2010	Var 12-11
Proyectos de apoyo a la Comunidad	346	470	574	-26,38%
Inversión social en la Comunidad (mill.€)	4,4**	5,1	56,9	-13,72%
Beneficiarios en proyectos sociales	51.816	1.619.358	934.985	-96,80%

\*Sin BAA

\*\* Esta cifra incluye 769 mil euros correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D+i e Inversión en la comunidad.

Ferrovial ha invertido 4,4 millones de euros en la comunidad en 2012. Se han llevado a cabo 346 proyectos de acción social que han beneficiado directamente a más de 51.816 personas. Una de las áreas prioritarias es el desarrollo de infraestructuras eficientes, accesibles, limpias y humanas.

Las contribuciones voluntarias han ascendido a 3,8 millones de euros, mientras que las obligatorias han sumado 527 mil euros. El efecto multiplicador a través de contribuciones realizadas por terceros ha sido de 166 mil euros adicionales.

La compañía lanzó en 2011 el programa Infraestructuras Sociales, referente de buenas prácticas en la gestión de proyectos de acción social para otras empresas. Este programa consolida un modelo innovador de cooperación en el desarrollo de infraestructuras sociales básicas en agua y saneamiento, en colaboración con ONGs de reconocida solvencia. En 2012, el Programa cuenta con cuatro proyectos en desarrollo en Tanzania, Etiopía, Colombia y Perú, en colaboración con las ONGs ONGAWA, Intermón Oxfam, Ayuda en Acción y Plan. Estos proyectos suman casi un millón de euros de inversión, 60.000 beneficiarios y 15 empleados voluntarios.

En 2011, el índice de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index reconoce la metodología LBG (London Benchmarking Group) como buena práctica para informar sobre la acción social de las empresas. Ferrovial viene utilizando esta metodología desde 2007. Se trata de un modelo innovador y de alta calidad que mejora y unifica los criterios de clasificación, gestión, medición y comunicación de las iniciativas en la comunidad.

El modelo clasifica la acción social en ocho áreas de actuación (educación y formación, desarrollo económico, integración social, salud, arte y cultura y medio ambiente), tres tipos de contribuciones (en dinero, en tiempo y en especie), y dos tipo de motivaciones (voluntarias y obligatorias).



Este modelo ha sufrido una importante evolución en 2012, incorporando nuevas herramientas que posibilitan, no sólo la cuantificación, sino también la evaluación de los logros e impactos obtenidos a través de las contribuciones sociales realizadas.

Así, la evaluación de los resultados se ha convertido en una parte intrínseca del modelo LBG.

Las contribuciones de Ferrovial se han destinado a las siguientes áreas:

Áreas	Aportación 2012 (% Total Vol.)
Educación y juventud	15
Salud	3
Desarrollo económico	17
Medio ambiente	28
Arte y cultura	9
Bienestar social	5
Ayuda humanitaria	1
Otros	21

Ferrovial opta por desarrollar proyectos de acción social coherentes con su modelo de negocio y las sociedades donde desarrolla su actividad. De ahí que los países en los que realiza su mayor inversión social sean Reino Unido y España, las zonas geográficas en las que se concentra la mayor parte de las actividades de la compañía.

El reparto de las contribuciones voluntarias por países es el siguiente:

País	Aportación (€)	% Voluntarias
España	2.530.720	67
R. Unido	453.549	12
EEUU	226.772	6
Polonia	64.789	2
Otros*	486.483	13
<b>Total</b>	<b>3.762.314</b>	<b>100</b>

\* Otros : Etiopía, Irlanda, Perú, Portugal, Tanzania

Por negocios, el reparto de las contribuciones voluntarias ha sido el siguiente:

Negocios	Aportación (€)	% Voluntarias
Autopistas	266.692	7
Servicios	1.017.087	27
Construcción	696.783	19
Corporación	1.781.752	47
<b>Total</b>	<b>3.762.314</b>	<b>100</b>

### Política de inversión en la Comunidad

El Plan 20.13, recoge la estrategia de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, y confirma la visión que la compañía tiene de su inversión en la comunidad, a la que considera un instrumento para el desarrollo de la sociedad y del entorno donde opera.

El Comité de Responsabilidad Corporativa, creado en 2010, es el órgano que vela por la correcta aplicación de los criterios de coherencia y sostenibilidad en los proyectos sociales apoyados por la compañía. Este Comité, compuesto por los directores de las áreas corporativas y un representante de cada negocio (12) ha aprobado durante 2012, 14 proyectos de más de 15.000 euros de aportación, por un valor total de 1.456.752 millones de euros.

Se han definido tres áreas prioritarias de inversión en la comunidad que concuerdan con la naturaleza de los negocios de Ferrovial y sus posibles impactos:

- **Infraestructuras sociales.** Se han seleccionado dos proyectos (entre 43 presentados) de infraestructuras básicas en agua y saneamiento en colaboración con las ONG Intermón Oxfam y Ayuda en Acción y con la participación de profesionales de la compañía. El proyecto con Intermón Oxfam se desarrollará a lo largo de 2013 y 2014 en Etiopía, y el proyecto con Ayuda en Acción se desarrollará a lo largo 2013 en Colombia.
- **Accesibilidad a espacios y edificios públicos.** Ferrovial se compromete a usar su *know-how* para adaptar espacios y edificios públicos a personas con problemas de movilidad.
- **Restauración de monumentos históricos.** El compromiso de la compañía con el arte y la cultura se materializará en proyectos de reconstrucción y restauración de edificios de interés histórico.

Asimismo, se tienen en cuenta los siguientes criterios a la hora de seleccionar proyectos sociales:

- Continuidad de los proyectos a través de alianzas a medio y largo plazo con entidades del Tercer Sector de contrastada reputación y transparencia. Ferrovial forma parte activa de numerosas organizaciones del Tercer Sector de carácter multisectorial. Entre ellas, cabe destacar: Red Española del Pacto Mundial, de la que Ferrovial es socio fundador y miembro de su Comité Ejecutivo; Fundación Lealtad; Fundación Seres, de la que forma parte de su patronato y Comité Operativo; Forética, en la que ostenta la Secretaría General; LBG (London Benchmarking Group) España, donde Ferrovial es fundadora. Asimismo, Ferrovial está participando activamente en los comités de Responsabilidad Corporativa de la CEOE. A través de varias asociaciones profesionales y del tercer sector, Ferrovial está presente en el Consejo Estatal Superior de RSE (CERSE).

- Sostenibilidad de los proyectos, tanto económica como institucional, de manera que no se generen dependencias en la comunidad a la que se apoya.
- Efecto multiplicador. Ferrovial comunica sus experiencias y buenas prácticas en inversión social en distintos foros, y a través de distintos soportes informativos, para servir como ejemplo a otras instituciones. Promueve campañas de sensibilización hacia problemas globales.
- Fomento de la participación de los empleados en el compromiso social de la empresa, a través del voluntariado corporativo, dentro del Programa de Infraestructuras Sociales (II Edición en 2012), así como implicándolos en iniciativas de *matching gift*, como el Programa Juntos Sumamos. Este programa alcanzó su octava edición en 2012, en la que se seleccionó un proyecto de la ONG Rescate en la Región Somalí de Etiopía y otro del Hospital Sant Joan de Déu en Barcelona.

### Creación de valor (millones de euros)

Valor económico generado	2012	2011	2010
a) Ingresos:			
Cifra de ventas	7.686	7.446	12.169
Otros ingresos de explotación	17	15	17
Ingresos financieros	34	181	172
Enajenaciones de inmovilizado	115	229	740
Beneficios puesta en equivalencia	222	18	53
Resultado neto operaciones discontinuadas (Desconsolidación BAA)	0	165	
<b>Total</b>	<b>8.074</b>	<b>8.054</b>	<b>13.151</b>
Valor económico distribuido			
b) Consumos y gastos <sup>(1)</sup>			
Consumo	1.299	2.366	1.486
Otros gastos de explotación	3.335	2.258	4.588
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	2.142	2.018	3.422
c) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas <sup>(2)</sup>	734	367	308
Gastos financieros	371	542	1.818
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades	108	63	44
<b>Total</b>	<b>7.989</b>	<b>7.614</b>	<b>11.666</b>
<b>Valor económico retenido</b>	<b>85</b>	<b>440</b>	<b>1.485</b>

(1) Los gastos de acción social de Ferrovial, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación, junto con los gastos de la Fundación se detallan en el Capítulo Compromiso Social

(2) En el ejercicio se ha repartido un dividendo adicional de 0,25 euros por acción con cargo a la prima de fusión, por importe total de 183 millones de euros, según lo acordado en la Junta General de Accionistas del 30 de marzo de 2012.

## Desarrollo económico local

Ferrovial, como gestor de infraestructuras, juega un papel fundamental en el desarrollo de las economías locales. La naturaleza de sus negocios lo convierte en una pieza clave para la reducción de los desequilibrios territoriales, en tanto que la dotación de infraestructuras en una región condiciona su desarrollo económico.

### Generación de empleo local

Además, la compañía desarrolla su actividad en todo el mundo generando empleo a nivel local y potenciando las compras a suministradores locales. Actualmente, Ferrovial está presente en 26 países. A pesar de la crisis económica, Ferrovial ha mantenido la creación de empleo en los principales mercados en los que opera.

### Compras locales

Ferrovial cuenta con una política de compras que se adapta a su expansión internacional manteniendo el objetivo de fortalecer las relaciones a largo plazo con los proveedores y subcontratistas. Para ello, se combina la gestión centralizada, necesaria para abastecer todos los proyectos de la compañía, con un enfoque descentralizado que permite a los jefes de proyecto locales establecer fuertes relaciones con los subcontratistas locales que, por lo general, tienen una exposición global menor. No obstante, dada la implantación de la compañía a nivel internacional para asegurar la competitividad de las compras a nivel global, en el caso de compras muy relevantes, se contrastan precios a nivel internacional, con objeto de utilizar la competitividad que pueden ofrecer otros mercados.

La gestión de la cadena de suministro constituye uno de los aspectos fundamentales de la gestión medioambiental de Ferrovial en ciertas áreas de negocio, como la construcción o los servicios, donde el nivel de subcontratación puede llegar a ser relevante y la sostenibilidad de muchos proyectos dependen en gran medida del desempeño que la compañía sea capaz de exigir a los proveedores y subcontratistas.

## Inversión local

La compañía hace coincidir sus áreas de inversión social con las zonas donde desarrolla su actividad de negocio. Por ello, los países en los que realiza su mayor inversión social son España (67% del total voluntario) y Reino Unido (12% del total voluntario), las zonas geográficas en las que se concentran la mayor parte de las actividades de la compañía.

### Contribución local – Impuestos pagados

Ferrovial, consciente de la importancia de su aportación a la economía local, mantiene una política estricta en su contribución fiscal en los países en los que opera. (Ver Nota 21 "Situación Fiscal" en Cuentas Anuales).

## Acción social

La estrategia de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial confirma la visión estratégica que la compañía tiene de su inversión en la comunidad. El punto en común de toda la acción social de Ferrovial es la implicación de sus empleados en sus proyectos solidarios, ya sea a través del voluntariado profesional en terreno o en sede (programa Infraestructuras Sociales), o eligiendo los proyectos a los que se destina la ayuda social (programa Juntos Sumamos).

Siguiendo los principios de esta estrategia, Ferrovial estructura su acción social a través de convocatorias de ayudas abiertas, con lo que garantiza la transparencia y la calidad de sus iniciativas de inversión en la comunidad.

Además del programa de *matching gift* Juntos Sumamos (activo desde 2005), en 2012 se ejecuta la segunda convocatoria de ayudas sociales que abre las posibilidades de colaboración con Ferrovial a las entidades del Tercer Sector e implica activamente a los profesionales de Ferrovial: el programa Infraestructuras Sociales.

Ferrovial es, además, un donante responsable que se informa antes de donar y que, posteriormente, se compromete a comprobar el trabajo de la ONG y el impacto de la donación. La compañía colabora con la Fundación Lealtad, organización sin ánimo de lucro que vela por la transparencia y buenas prácticas de las ONGs, y aplica sus

recomendaciones en la relación con el Tercer Sector. Esta colaboración permite a la compañía tener la garantía de que las contrapartes con las que se trabaja responden a los estándares de buen gobierno y transparencia.

La compañía cuenta con personal encargado del seguimiento y control de calidad de sus proyectos de acción social, lo que asegura que los fondos se invierten de una forma adecuada y eficiente.

En 2012, Ferrovial desarrolló 346 proyectos de acción social, entre los que destacan los siguientes:

Proyectos destacados	Negocio	Área de actuación	Valor total de las contribuciones (€)
Programa Infraestructuras Sociales 2011. Establecimiento de sistemas sostenibles y asequibles de abastecimiento de agua en las KATAS de MAORE y KIHURIO. Distrito de Same. Tanzania. ONGAWA	Corporación	Desarrollo socioeconómico	269.301
Proyecto Patio 2.12 en el marco de la Competición Solar Decathlon Europe 2012. Universidad de Sevilla	Construcción	Medio ambiente	230.648
Prestación de servicios de PERSONAL Ferrovial cedido al Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes	Innovación	Otros	181.794
Optimization of Electricity in Seawater Reverse Osmosis Desalination Plants. Massachussets Institute of Technology	Innovación	Medio ambiente	123.077
Programa Infraestructuras Sociales 2011. Saneamiento, cobertura, calidad y acceso de agua potable en los hogares de San Marcos, región de Cajamarca. Perú. Plan España.	Corporación	Desarrollo socioeconómico	111.708
Programa de seguimiento del cambio global en la red de Parques Nacionales. Fundación Biodiversidad.	Construcción	Medio ambiente	100.648
Mejora de infraestructuras y equipamiento de los centros de distribución de alimentos. Cruz Roja Española.	Corporación	Bienestar social	100.000
Community Involvement Days	Servicios	Otros	85.224
Teatro Real de Madrid. Temporada 2012-2013	Construcción	Arte y cultura	78.737
"Cintra in action!" Apoyo a la campaña "Ahora más que nunca" de Cruz Roja	Autopistas	Educación y juventud	51.301

## Programa de cooperación y voluntariado Infraestructuras Sociales

Ferrovial confirma su papel de actor de la cooperación superando el tradicional rol de mero financiador, proporcionando además de fondos, asistencia técnica, tecnología y la participación de especialistas en el desarrollo de los proyectos.

La compañía lanzó en 2011 el programa Infraestructuras Sociales, referente de buenas prácticas en la gestión de proyectos de acción social para otras empresas. Este programa consolida un modelo innovador de cooperación en el desarrollo de infraestructuras sociales básicas en agua y saneamiento, en colaboración con dos ONG de reconocida solvencia. En 2012, el Programa cuenta con cuatro proyectos en desarrollo en Tanzania, Etiopía, Colombia y Perú, en colaboración con las ONGDs ONGAWA, Intermón Oxfam, Ayuda en Acción y Plan. Estos proyectos suman casi un millón de euros de inversión, 60.000 beneficiarios y 15 empleados voluntarios.

El programa de Infraestructuras Sociales establece las siguientes posibilidades de colaboración con organizaciones de cooperación al desarrollo:

### • Asesoramiento profesional

Los profesionales de Ferrovial en sus diversos perfiles y capacidades (ingenieros de caminos, de aguas, arquitectos y otras categorías profesionales) se ponen a disposición de las ONGs de desarrollo para proporcionar su trabajo y sus conocimientos a los proyectos que desarrolle la ONG, ya sea en terreno o en sede.

En este sentido, en 2012 finalizó con éxito la primera experiencia piloto con Cruz Roja. Voluntarios de la Dirección Técnica de Ferrovial colaboraron desde España con la labor de reconstrucción de Cruz Roja en Haití, a través del asesoramiento técnico y revisión de los diseños de rehabilitación de dos escuelas en la zona de Jacmel. Tres voluntarios supervisaron el proyecto asegurándose de que cumplía con criterios antisísmicos y antihuracanes, y que seguían estándares adecuados de calidad.

### • Proyectos de cooperación activa

A través de una convocatoria de ayudas abierta a todas las ONGs de desarrollo, Ferrovial apoya y financia proyectos de abastecimiento de agua y saneamiento de organizaciones no lucrativas que operen en África y América Latina, y pondrá a sus profesionales al servicio de la cooperación internacional en proyectos en los que pueden aportar un valor añadido.

En resumen, el programa de Infraestructuras Sociales englobará proyectos:

- Financiados por Ferrovial.
- Gestionados a través de un Comité con representantes de la ONG y la empresa en el que esta última actuaría como asesor técnico en infraestructuras.
- Capaces de absorber voluntarios de Ferrovial en terreno de acuerdo a las necesidades del propio proyecto.

### Relación con los Objetivos de Desarrollo del Milenio:

Los proyectos que se ejecutan bajo el paraguas de este programa buscan sinergias con las políticas tanto locales como globales en materia de desarrollo.

Respecto a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, al tratarse de proyectos de acceso al agua se incide especialmente en el Objetivo 7 “Asegurar la sostenibilidad medioambiental”, Meta 7C “Reducir a la mitad, para 2015, la proporción de personas sin acceso sostenible al agua potable y a servicios básicos de saneamiento”. Todos los proyectos tienen objetivos sanitarios, ya que la principal consecuencia del consumo de un agua de mala calidad son las enfermedades digestivas, principal causa de mortalidad de la población infantil en estas regiones. Por lo tanto, también se incide en los Objetivos de Desarrollo del Milenio número 4 “Reducir la mortalidad infantil” y el 6 “Combatir el SIDA, la malaria y otras enfermedades”.

Transversalmente también se trabaja en los Objetivos número 1 “Erradicar la pobreza y el hambre extrema” (disponer de una fuente de agua limpia y cercana es el punto de partida primordial para fortalecer una la economía de una comunidad y lograr erradicar la malnutrición), el número 2 “Promover la educación primaria universal” (a la hora de decidir la localización de los puntos de agua, los centros escolares siempre tienen preferencia), y el número 3 “Promover la igualdad entre los géneros” (las mujeres y las niñas suelen ser las encargadas de llevar

agua a los hogares, y disponer de una fuente de agua cercana les permite dedicar el tiempo que empleaban en esta tarea a actividades productivas o a ir a la escuela. Además, en todos los proyectos se obliga a que se exista una presencia equitativa de mujeres y hombres en los comités de gestión de agua de las comunidades).

### Sistemas sostenibles de abastecimiento de agua en Maore y Kihuri, Tanzania

En la primera edición de la convocatoria de Infraestructuras Sociales en 2011 el proyecto de ONGAWA “Establecimiento de sistemas sostenibles y asequibles de abastecimiento de agua en las katas de Maore y Kihurio, Tanzania” resultó beneficiado con una donación de 199.716€ y la disponibilidad de voluntarios especialistas en la gestión de este tipo de proyectos.

El proyecto constituye una intervención integrada dentro del programa hidrosanitario que ONGAWA lleva a cabo en el Distrito de Same, Tanzania, donde se abastecerá de agua potable a 25.757 personas. Comprende principalmente la mejora de las infraestructuras de abastecimiento de agua así como toda la formación y capacitación para asegurar la operación y mantenimiento de los dos sistemas multi-pueblo en los que se centrará el proyecto.

Hasta el momento cuatro voluntarios han participado en su desarrollo trabajando tanto en terreno como desde su lugar de trabajo en el estudio de alternativas para la potabilización del agua, en el diseño y dimensionamiento de los sistemas, y en el análisis de la calidad de las fuentes de agua y la formación de los técnicos locales.

El proyecto a finales de 2012 se amplió con el objetivo de mejorar algunos de los sistemas de abastecimiento inicialmente planteados. Así, el mismo estará activo hasta junio de 2013 y seguirá contando con el apoyo de voluntarios de Ferrovial.



Voluntarios del programa de Infraestructuras Sociales

### Acceso al agua potable en San Marcos, Perú

El segundo de los proyectos beneficiados en la convocatoria 2011 de Infraestructuras Sociales fue la iniciativa de Plan España “Saneamiento, cobertura, calidad y acceso de agua potable en los hogares de San Marcos, Perú”, que dará abastecimiento a 2.280 personas.

Este proyecto surge ante las necesidades planteadas por las comunidades de Malcas, Nuevo Santa Rosa, El Ollero y Venecia Alta, en la provincia de San Marcos, quienes afrontan en la actualidad serios problemas con la cobertura, cantidad y calidad del servicio de agua. La población de estas comunidades que se ha incrementado en número en los últimos años, y no se están beneficiando de proyectos de ampliación de la cobertura de este servicio.

Se busca contribuir a ampliar la cobertura y calidad de los servicios de agua potable, promoviendo hábitos sanitarios saludables, en concordancia con el Plan Nacional de Superación de la Pobreza. El proyecto consiste en brindar a las familias el acceso a servicio de agua potable a través de un sistema por gravedad, acorde con las exigencias y requerimientos pertinentes.

Hasta el momento han sido siete los voluntarios de Ferrovial que se han desplazado hasta la zona de intervención para apoyar el proyecto, entre ellos, ingenieros de diseño y jefes de obra, especialistas en tratamiento de aguas y en medio

ambiente. El proyecto seguirá activo hasta finales de 2013 y se prevé la participación de más voluntarios tanto en terreno como desde sus lugares de trabajo.

### Suministro de agua, promoción de saneamiento e higiene en Etiopía

El proyecto de Intermón Oxfam “Suministro de agua, promoción de saneamiento e higiene en los woredas de Bolosso Sore y Sodo Zuriya, Etiopía” se ha beneficiado de una donación de 250.000€ en la última convocatoria de ayudas de Infraestructuras Sociales en 2012. La ejecución del mismo comienza en enero de 2013 y tendrá una duración de 2 años. Se prevé la construcción de 20 pozos que darán suministro a 3.200 personas, así como la creación de comités de gestión de los mismos en cada comunidad a los que se capacitará para estas funciones. También se promoverán las buenas prácticas higiénicas y el saneamiento para lo que se desplegará a un equipo de Promotores de Salud Comunitaria y se crearán Clubs de Salud en las escuelas.

Los voluntarios de Ferrovial estarán involucrados en este proyecto desde sus inicios con el diseño de las infraestructuras hasta su finalización con la puesta en servicio de las mismas, acompañando siempre todas sus acciones con la formación a los técnicos locales.



Alumnos de parvulario, Rurana, Bunandi

### Optimización y potabilización del acueducto de Pacurita, Colombia

La convocatoria de ayudas Infraestructuras Sociales 2012 también eligió la propuesta de Ayuda en Acción “Optimización y potabilización del sistema de acueducto del Corregimiento de Pacurita, en el Municipio de Quibdó, Departamento del Chocó, Colombia” como beneficiaria con una donación de 189.526€.

Gracias a este proyecto, que se ejecutará a lo largo de 2013, 1.290 personas mejorarán su calidad de vida a través de infraestructuras que amplíen y mejoren la cobertura agua y saneamiento, y a través de la formación sobre hábitos saludables y la gestión comunitaria y sostenible del sistema.

El corregimiento de Pacurita debido a sus características paisajísticas recibe gran cantidad de población procedente de las comunidades aledañas en busca de actividades de esparcimiento y recreación. Por tanto, este proyecto no sólo beneficiará a los habitantes de Pacurita sino a los visitantes de este entorno natural privilegiado, cuyo valor turístico se verá así reforzado y contribuirá a la economía local.

La solución técnica al problema consistirá en la adecuación del acueducto existente, que actualmente no da servicio, en la creación de una planta de tratamiento del agua, la

ampliación de las redes de distribución y la optimización de las acometidas domiciliarias.

También en este proyecto los voluntarios de Ferrovial contarán con un papel clave para asegurar la calidad y sostenibilidad del mismo.

### Programa de donaciones Juntos Sumamos

Ferrovial desarrolla el programa Juntos Sumamos desde 2005, basado en compartir el compromiso de la empresa con el de sus empleados ante las necesidades globales de la sociedad y las violaciones de los Derechos Humanos. Se trata de una iniciativa por la que los empleados de Ferrovial deciden destinar mensualmente una aportación a un proyecto social y la Ferrovial dobla la cantidad recogida.

Desde su inicio, el programa no ha dejado de crecer y hasta el momento la compañía y sus empleados han donado más de 850.000 euros a distintos proyectos.

Ferrovial es un donante responsable que se implica en los proyectos en los que participa. A partir de la convocatoria de 2008, se implantó un nuevo procedimiento de selección de proyectos que favorece la implicación de los empleados y la transparencia en todo el proceso: una comisión de expertos en Acción Social de Ferrovial analiza anualmente las propuestas presentadas por



Familia peruana beneficiaria del programa Infraestructura Sociales

varias ONGs y selecciona los mejores proyectos, con el fin de que los empleados voten y elijan.

Al finalizar el proyecto, la entidad beneficiaria tiene la obligación de presentar un informe final, tanto de actividades como financiero, que es evaluado por el equipo de Acción Social de Ferrovial.

Periodos	Proyectos	Entidades	Beneficiarios del proyecto	Donación (€)
2005	Construcción del Hospital de Ambato, Ecuador	Intermón Oxfam	80.000	54.790
2006-2007	Abastecimiento de agua para la población rural de Chad	Intermón Oxfam	5.000	167.041
2008	Ampliación del centro educativo Las Salinas, Madagascar	Fundación Agua de Coco	700	44.129
2008	Construcción de una escuela en Chandur, India	Fundación Madreselva	285	17.689
2008	Mejora de la seguridad alimentaria en Mauritania	Intermón Oxfam	9.000	29.211
2008	Estudio de la gobernabilidad de la cooperación en Tanzania	Intermón Oxfam		42.988
2009	Mejora de la seguridad alimentaria en zonas afectadas por la guerra del sur de Líbano	Acción Contra el Hambre	2.025	90.000
2010	Ayuda humanitaria de emergencia y reconstrucción en Haití	Acción Contra el Hambre, Congregación Jesús María, Cruz Roja, Intermón Oxfam y Plan España	5.900	117.082
2010	Reconstrucción educativa en la zona post-conflicto de Rutana, Burundi	Fundación Entreculturas	14.083	90.000
2011	Lucha contra la malnutrición en Burkina Faso	Intermón Oxfam	2.544	70.000
2011	Maji ni Uhai (El agua es vida) II, Tanzania	Amref Flying Doctors	5.178	26.635
2012	Apoyo a familias sin recursos con menores hospitalizados, España	Hospital Sant Joan de Déu	3.200	51.000
2012	Acceso al agua potable para la población infantil de Gode, Región Somalí, Etiopía	ONG Rescate Internacional	360	53.850
<b>Total</b>			<b>128.275</b>	<b>854.415</b>

### Apoyo a familias sin recursos con menores hospitalizados en Barcelona, España

El proyecto "Apoyo a familias sin recursos con menores hospitalizados" del Hospital Sant Joan de Déu de Barcelona ha sido uno de los beneficiados por la convocatoria de ayudas Juntos Sumamos de 2012. La donación de 50.000 euros permitirá la asistencia a 3.200 personas con dificultades económicas que tienen niños a su cargo ingresados en el Hospital. Esta asistencia se materializará en ayudas de cafetería, farmacia, prótesis, servicios de traducción, y ayudas de transporte y alojamiento para aquellas familias desplazadas de su provincia con menores en la UCI.

- Ayudas de restaurante y cafetería: desde el hospital, al tratarse de hospitalizaciones de menores de edad, se solicita el acompañamiento del niño 24 horas. Esto motiva que el acompañante tenga que hacer las comidas en el hospital y eso les genere un gasto extra.
- Ayudas de transporte: El alto grado de especialización del hospital ha desencadenado que sean atendidos niños de toda Cataluña, por lo que el transporte, sea público o privado, representa un gasto extra a menudo con dificultades de asumir por parte de la familia.
- Alimentación para madres que acaban de dar a luz a un bebé y tienen dificultades para atender sus necesidades básicas.

- Farmacia para familias con dificultad de asumir el gasto que no cubre el CatSalut respecto a medicaciones para enfermos crónicos.
- Prótesis para familias con dificultades para asumir el gasto que no cubre el CatSalut respecto a la necesidad de prótesis prescritas (férulas, plantillas, ayudas técnicas, etc.). Habitualmente, se trata de niños con graves discapacidades físicas.
- Servicio de Traducción: a menudo existe una barrera idiomática importante que impide comunicarse adecuadamente con la familia y con el paciente, con el riesgo de que no puedan comprender lo que le pasa a su hijo y entender el tratamiento y/o las pautas adecuadas.
- Ortodoncia: los niños/as con necesidad de recibir tratamiento de ortodoncia estrictamente por motivos de salud, pueden tener la posibilidad de subvención del coste de las visitas.
- Alojamiento: el hospital también prevé que las familias desplazadas de otras provincias y de otras comunidades autónomas disfruten de un alojamiento en los casos que el niño esté ingresado en la UCI (y por tanto, no se puedan quedar en la habitación del hospital) o que acuda más de un acompañante (habitualmente, padre y madre), siempre y cuando no puedan asumir el coste de un hotel o pensión.



### Acceso al agua potable para la población infantil de Gode

El proyecto "Acceso al agua potable para la población infantil de Gode, en la Región Somalí de Etiopía" ha sido el segundo finalista de la convocatoria de ayudas Juntos Sumamos de 2012. La ONG Rescate Internacional se ha beneficiado de una donación de 51.920€ con la que se llevará agua potable a los alumnos y profesores de un centro educativo y nutricional. La zona de Gode, una de las nueve zonas de la Región Somalí de Etiopía, ha sido una de las más castigadas por las guerras fronterizas y las sequías a pesar de los recursos naturales disponibles.

El río Webi-Shebelle atraviesa la zona en su totalidad, y se convierte así en la piedra angular para el desarrollo agrícola, social y económico de su población. Sin embargo, la falta de medios impide utilizar sus aguas, y la cobertura de población con acceso a agua potable es muy baja (13,57% en la ciudad de Gode).

Esto genera graves problemas de salud y de nutrición, especialmente entre la población más vulnerable, como son niños y mujeres.

El proyecto prevé la construcción de un sistema de agua potable para los 350 alumnos y 10 profesores de un centro educativo y nutricional en construcción en la ciudad de Gode.

El sistema contribuye por un lado a los fines nutricionales del centro mediante la provisión de recursos hídricos limpios y, por otro, a cuestiones de salud, en concreto, a mitigar enfermedades (diarreas, fiebres tifoideas, hepatitis infecciosa, tracoma etc.) que se producen en la zona debido a la ingestión de aguas contaminadas.

### Programas medioambientales y de bienestar social en la comunidad

Ferrovial cuenta con proyectos de acción social en todas las comunidades en las que desarrolla su actividad. Su objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas y cuidar de su entorno. En el apartado "Inversión local" se detallan los principales proyectos acometidos en 2012.

El principal programa medioambiental desarrollado por la compañía en 2012 ha sido el Programa de Seguimiento del Cambio Global en la Red de Parques Nacionales. A través de su colaboración con la Fundación Biodiversidad, Ferrovial fomenta la investigación en la identificación, conservación y sostenibilidad de la biodiversidad.

### Promoción del arte y la cultura

A través de su colaboración con diferentes entidades culturales y proyectos artísticos, Ferrovial apoya la promoción y difusión de la cultura, la formación y la creación artística.

Ferrovial también muestra su apoyo a la actividad cultural desarrollada por entidades de renombre como la Fundación del Museo Guggenheim y el Teatro Real de Madrid.

### Medición y evaluación de la Acción Social de Ferrovial. London Benchmarking Group

En 2011, el índice de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index reconoce como buena práctica la metodología LBG (London Benchmarking Group) para informar sobre la acción social de las empresas. Ferrovial viene utilizando esta metodología desde 2007. Se trata de un modelo innovador y de alta calidad que mejora y unifica los criterios de clasificación, gestión, medición y comunicación de las iniciativas en la comunidad.

Este modelo ha sufrido una importante evolución en 2012, incorporando nuevas herramientas que posibiliten, no sólo la cuantificación, sino también la evaluación de los logros e impactos obtenidos a través de las contribuciones sociales realizadas.

Así, la evaluación de los resultados se ha convertido en una parte intrínseca del modelo LBG.



# sobre este informe

Este año, Ferrovial está trabajando en la integración de su información económica, social y ambiental en un intento de avanzar hacia el reporting integrado y siguiendo las recomendaciones del International Integrated Reporting Committee (IIRC) para la elaboración de dicho informe.

## Principios de reporte

### Norma AA1000

El informe de Responsabilidad Corporativa aplica por quinto año los principios de la norma AA1000, una herramienta clave para la alineación de la información presentada en el Informe con las expectativas de sus grupos de interés, que se exponen en una sección más extensa acerca de las relaciones con los *stakeholders*.

La norma se basa en tres principios fundamentales:

- **Inclusividad:** este principio analiza en qué medida la organización informante puede identificar y comprender los aspectos relevantes de su desempeño sostenible y presentar una información suficiente en calidad y cantidad.
- **Relevancia:** la información incluida en el informe debe ser la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegura que se informa de todos aquellos aspectos materiales cuya omisión o distorsión pudiera influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés.
- **Capacidad de respuesta:** este principio requiere informar sobre la respuesta a las expectativas de los grupos de interés.

### Guía GRI 3.1

El informe sigue la versión 3.1 de la Guía del Global Reporting Initiative (GRI). Esta Guía incluye un conjunto de principios e indicadores que tienen como finalidad definir el contenido del Informe, su alcance y su cobertura, así como garantizar la calidad de la información divulgada. En la parte final de la sección de Responsabilidad Corporativa, se presenta un índice de contenidos e indicadores GRI.

Ferrovial se ha autodeclarado con el nivel A+, según los requisitos de la Guía GRI.

Esta guía se basa en dos grupos de principios:

Principios para la definición del contenido:

- Materialidad.
- Participación de los grupos de interés.
- Contexto de sostenibilidad.
- Exhaustividad.

Principios para la definición de la calidad del Informe:

- **Equilibrio:** el informe debe reflejar tanto los aspectos positivos como negativos del desempeño de la compañía.
- **Comparabilidad:** la información debe ser presentada de tal manera que se puedan comparar los cambios en el tiempo y con otras empresas, por parte de los grupos de interés.
- **Precisión:** la información publicada tiene que ser precisa y detallada.
- **Periodicidad:** el informe debe ser publicado periódicamente.
- **Claridad:** la información se debe exponer de una manera comprensible y accesible para todos.
- **Fiabilidad:** los datos deben ser de calidad y establecer la materialidad de la compañía.

La consideración por parte Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, se desarrolla en los apartados específicos sobre la materialidad, el diálogo con los grupos de interés y los principios para el desarrollo sostenible.

En cuanto a la calidad del Informe, a lo largo de 2012 se han realizado una serie de actuaciones que incluyen:

Ampliación del alcance del sistema de información de los asuntos referidos a la Responsabilidad Corporativa en el grupo (ver apartado Proceso de consolidación de la información) que permite obtener una información clara, fiable, periódica, comparable y precisa.

Ferrovial ha realizado un proceso continuo de diálogo con los grupos de interés. Asimismo, se han analizado las memorias de la competencia para extraer los asuntos relevantes del sector; se ha llevado a cabo un estudio de percepción a distintos grupos de interés; se ha realizado el segundo Foro de *Stakeholders*; y, por último, se ha actualizado la matriz de materialidad de la compañía.

## Perímetro de la información

En el perímetro de la información se incluyen las sociedades o cualquier otra forma de asociación donde Ferrovial participa en mayoría o tiene el control de su gestión.

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes.

En octubre de 2011, Ferrovial vendió el 5,88% de Heathrow Airport Holdings Ltd. (antes BAA Ltd.) a dos vehículos de inversión gestionados por Alinda Capital Partners, por lo que Ferrovial pasó a ser titular indirecto de un 49,99% de BAA. Por otro lado, durante el ejercicio 2012 la participación indirecta de Ferrovial en esta Sociedad se redujo a un 33,65% como resultado de la venta en agosto de 2012 del 10,62% a Qatar Holding LLC y, en octubre de 2012, del 5,72% a Stable Investment Corporation. El presente informe no consolida, por tanto, información de 2012 de Heathrow Airport Holdings Ltd. (para más detalles, consultar las notas "1.2 Cambios en el perímetro de consolidación" en las Cuentas Anuales Consolidadas 2012 de Ferrovial y "Perímetro de la información" del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa 2011 de Ferrovial).

Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes divisiones:

### Aeropuertos

En esta actividad, hay que señalar Ferrovial Aeropuertos.

### Autopistas

Esta actividad se realiza mediante el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje. Esta actividad se desarrolla a través de la sociedad Cintra Infraestructuras, S.A. Dentro de esta actividad, se encuentran las sociedades: Autopista del Sol, C.E.S.A., Autopista Terrasa Manresa, S.A., Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. Autopista M-203 Alcalá-O'Donnell, S.A., Eurolink Motorway Operation, Ltd. N4/N6 (M4), Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd., ITR Concession Company Indiana Toll Road, R4, Euroscut Norte, Euroscut Algarve, Euroscut Azores, North Tarrant Express, LBJ, Vialivre, SH130, ETR Extension East.

## Servicios

Esta división, cuya sociedad cabecera es Ferrovial Servicios S.A., está dividida en las siguientes áreas de actividad:

Conservación y Mantenimiento de infraestructuras y de edificios e instalaciones. Realizada a través de Amey Plc. en el Reino Unido y de Ferroser en España.

Servicios urbanos y tratamiento de residuos. Actividad realizada fundamentalmente a través de Cespa S.A. y Cespa Portugal S.A.

## Construcción

Lleva a cabo la ejecución de toda clase de obras públicas y privadas, tanto en España como en el exterior, opera fundamentalmente a través de Ferrovial Agroman S.A., sociedad cabecera de esta división de negocio. En la división destacan las actividades: Construcción España (Ferrovial Agroman S.A., Compañía de Obras Castillejos S.A., Edytesa S.A., Tecpresa S.L., Ferconsa, Ditecpesa S.A).

Dentro de la construcción internacional, destacan la realizada en Polonia a través de Budimex, S.A. y sus filiales; Ferrovial Agroman Canadá Inc; Ferrovial Agroman Chile S.A; Ferrovial Agroman US Corp; Ferrovial Agroman Irlanda Ltd; Ferrovial Agroman Portugal, S.A.; Ferrovial Agroman Grecia S.A; Ferrovial Agroman Colombia S.A; Ferrovial Agroman República Dominicana S.A; Ferrovial Agroman Texas S.A; Ferrovial Agroman Italia S.A; Ferrovial Agroman Indiana S.A; Ferrovial Agroman Túnez; Ferrovial Agroman Puerto Rico S.A y Webber.

Otras actividades dentro de esta división son las de construcción en el Reino Unido, donde figura Ferrovial Agroman UK, Ltda, y Construcción Industrial, a través de Cadagua S.A. y Boremer S.A.

En el caso de que alguna información facilitada en el Informe no represente a la totalidad del grupo, se indicará una nota a pie de página.

## Proceso de consolidación

Desde 2007, Ferrovial cuenta con un sistema de reporting y consolidación de información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa.

Dicho sistema sirve para mejorar la calidad de la información y facilitar el reporting, interno y externo. La información es utilizada para diversos fines como el Informe Anual, la gestión de los distintos índices de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, etc.), el Informe de Progreso del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, así como otros observatorios o barómetros a los que se informa de la actividad de Ferrovial.

Este proceso permite trabajar sobre dos ejes: uno geográfico, que abarca todas las filiales de Ferrovial en el mundo; y otro por área de negocio, que comprende las cuatro divisiones de la compañía: Servicios, Autopistas, Construcción y Aeropuertos. Con este esquema, los datos obtenidos se pueden cruzar para obtener la información necesaria.

Esta recopilación de la información tiene varias etapas. Los datos se introducen en primer lugar por los usuarios desde las propias empresas, pasan por la fase de validación hasta que la información se verifica, y finalmente se consolida.

Actualmente se recopila información de 50 empresas (únicamente las sociedades jurídicas que tienen actividad, ya que no se consideran las sociedades vehículos), introducida por 162 usuarios. En total, se obtiene información consolidada sobre 313 indicadores. El criterio de consolidación aplicado por el sistema no ha variado respecto a años anteriores. Todas las sociedades han reportado los datos relativos a Responsabilidad Corporativa a fecha diciembre 2012.

## Reformulación de la información presentada

La información consolidada recogida en el Informe puede presentar variaciones significativas en cuanto a su comparabilidad por cambios en el perímetro de la información reportada.

Los cambios en el perímetro de consolidación en el 2012 no afectan a la comparabilidad de la información respecto

a los de 2011 ya se aportó una tabla sin BAA para poder hacer la comparativa de 2012 respecto al año anterior. No obstante, si en algún indicador concreto se ha producido específicamente un cambio de alcance que afecta a dicha comparabilidad se indica en el propio texto del Informe.

En cuanto a la presentación de la información, desde 2009 se han tenido en cuenta los principios de la Guía GR13 y de la norma AA1000AS.

## Materialidad y participación de los grupos de interés

En 2012 se han desarrollado varias iniciativas para fomentar la participación de los grupos de interés e identificar sus expectativas:

- Foro de *stakeholders*: con carácter bienal, se realizó en 2011 el segundo Foro de *Stakeholders* con el objetivo de discutir sobre la estructura y contenidos del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa y el Plan 20.13 y obtener sus recomendaciones. Los criterios para la selección de los *stakeholders* participantes en el Foro fueron principalmente la relación directa con Ferrovial y los asuntos relevantes identificados por la compañía. Se llevó a cabo un taller de trabajo, con 10 participantes. En él que se analizaron los distintos documentos mencionados y se elaboró un informe con las conclusiones, del cual se han obtenido las recomendaciones plasmadas en el Informe de 2011 y en el presente.
- Materialidad: Durante 2012, ha finalizado la segunda fase del estudio de los asuntos materiales como base para el establecimiento de la matriz de materialidad de Ferrovial, en base a una serie de entrevistas a *stakeholders* internos y externos.

Los resultados de este análisis y asuntos relevantes se explican en el apartado de Política de Responsabilidad Corporativa y Compromiso con los *Stakeholders* de este informe.

- Seguimiento de medios: Ferrovial realiza un seguimiento de las noticias publicadas sobre toda la compañía. Se ha registrado un total de 2.407 noticias en prensa nacional durante el año 2012, concentrándose sobre todo en el área de Corporación. La mayoría de las noticias tienen un enfoque neutral (un 72%). Las noticias positivas alcanzan el 19%, frente al 9% de noticias de tono negativo en el mismo periodo.



# verificación independiente

El presente Informe de Responsabilidad Corporativa pretende ofrecer una información fiable y equilibrada sobre el desempeño de Ferrovial en los asuntos relevantes planteados por los grupos de interés.

El trabajo del verificador se ha realizado de acuerdo a las normas y procedimientos incluidos en International Standards on Assurance Engagements (ISAE 3000) *Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*, emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Se ha aplicado la AA1000AS para proporcionar una seguridad moderada de tipo 2.



Deloitte Advisory, S.L.  
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1  
Torre Picasso  
28020 Madrid  
España  
Tel.: +34 915 14 50 00  
Fax: +34 915 14 51 80  
www.deloitte.es

### Informe de Revisión Independiente del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa 2012 de Ferrovial

#### Alcance de nuestro trabajo

Hemos realizado la revisión del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa 2012 (en adelante IARC o Informe) de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes (en adelante Ferrovial) cuyo alcance y cobertura se define en el capítulo "Sobre este informe - Perímetro de la información". Nuestro trabajo ha consistido en revisar:

- La adaptación de los contenidos del IARC a la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI versión 3.1, así como a los indicadores centrales de desempeño correspondientes al ejercicio 2012 propuestos en dicha guía y en el Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliaria.
- La información proporcionada en el IARC relativa a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta establecidos en la norma AA1000 Accountability Principles Standard 2008 de AccountAbility (AA1000APS).

#### Estándares y procesos de verificación

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con la Norma ISAE 3000 Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Asimismo, hemos aplicado la AccountAbility 1000 Assurance Standard 2008 (AA1000AS), emitida por AccountAbility, para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA1000 APS y los indicadores de desempeño de sostenibilidad (revisión moderada de tipo 2).

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, revisión de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el IARC, así como en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo, que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Ferrovial para conocer los principios, sistemas y enfoques de gestión aplicados.
- Revisión de las actas de las reuniones del ejercicio 2012 del Comité de Responsabilidad Corporativa.
- Revisión de las actuaciones realizadas en relación a la identificación y consideración de las partes interesadas a lo largo del ejercicio a través del análisis de la información interna y los informes de terceros disponibles.
- Análisis de la cobertura, relevancia e integridad de la información incluida en el IARC en función del entendimiento de Ferrovial de los requerimientos de los grupos de interés descritos en el capítulo "Compromiso con los Grupos de Interés".
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados a cada grupo de indicadores.
- Análisis de la adaptación de los contenidos del IARC a los recomendados en la Guía G3 de GRI y comprobación de que los indicadores incluidos en el IARC se corresponden con los recomendados por dicha Guía.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa correspondiente a los indicadores de desempeño GRI y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Ferrovial.

#### Responsabilidades de la Dirección de Ferrovial y de Deloitte

- La preparación del IARC, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, la cual también es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información.
- Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.
- Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de la Dirección de Ferrovial de acuerdo con los términos de nuestra Carta de Encargo.
- Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por Código Ético de la International Federation of Accountants (IFAC).
- El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable, por tanto la seguridad proporcionada es también menor. El presente informe no puede entenderse como un informe de auditoría.
- El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones y auditorías de Informes de RC, incluyendo el desempeño económico, social y medioambiental.

#### Conclusiones

En la tabla de Indicadores GRI adjunta se detallan los indicadores revisados, las limitaciones al alcance de la revisión y se identifican aquellos indicadores que no cubren todos los aspectos recomendados por la Guía GRI en su versión 3.1, incluyendo los indicadores del Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliaria. Como consecuencia de nuestra revisión no se ha puesto de manifiesto ningún otro aspecto que nos haga creer que el IARC contiene errores significativos o no ha sido preparado de acuerdo a las directrices de dicha Guía.

Asimismo, no se ha puesto de manifiesto ningún otro aspecto que nos haga creer que Ferrovial no ha aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, tal y como se describe en los capítulos "Responsabilidad Corporativa", "Compromiso con los grupos de interés" y "Sobre este informe" del IARC, de acuerdo con la norma AA1000 APS 2008:

- **Inclusividad:** participación de los grupos de interés que permite su involucración en el desarrollo de un enfoque responsable de la sostenibilidad, tal y como se describe en la sección "Compromiso con los grupos de interés".
- **Relevancia:** proceso de determinación de la materialidad que supone un entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para el Grupo Ferrovial y sus grupos de interés, tal y como se describe en la sección "Responsabilidad Corporativa - Materialidad".
- **Capacidad de respuesta:** acciones y compromisos concretos con los que se responde a los aspectos materiales identificados, tal y como se describe en la sección "Responsabilidad Corporativa - Plan 20.13".

#### Observaciones y Recomendaciones

Adicionalmente, hemos presentado a la Dirección de Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión de la RC y en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación se resumen las recomendaciones más significativas, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe:

#### Inclusividad

Como continuación del estudio de materialidad del ejercicio 2011, Ferrovial ha realizado en 2012 una segunda fase en la que ha llevado a cabo entrevistas, principalmente a nivel nacional, a stakeholders internos y externos con el objetivo de contrastar los resultados obtenidos. La información obtenida a través de los canales habituales de comunicación de las diferentes áreas y negocios debería integrarse dentro de los análisis de materialidad realizados para mejorar la inclusividad de los grupos de interés en el desarrollo del enfoque estratégico en sostenibilidad y adaptarse lo más posible a la realidad de los distintos negocios.

#### Relevancia

En 2013 finaliza el periodo contemplado por la estrategia de RC de Ferrovial (Plan 20.13) por lo que deberá definirse un nuevo Plan Estratégico. Esta es una gran oportunidad para replantear o redefinir las líneas estratégicas, y establecer objetivos específicos en las distintas áreas y negocios, alineados con los aspectos materiales identificados.

#### Capacidad de respuesta

En lo que se refiere a los procesos de compilación, consolidación y reporting de la información de RC, Ferrovial ha aprobado en 2012 un procedimiento para la elaboración del IARC, donde se han definido, entre otros aspectos, fechas clave y responsabilidades. Asimismo, se ha elaborado una Guía de Indicadores con el objetivo de definir, unificar y consensuar los criterios de reporte en la herramienta corporativa de cada uno de los indicadores que se incluyen en el IARC. Ferrovial debe continuar en esta línea de trabajo, actualizando periódicamente ambos documentos y focalizando sus esfuerzos en el control interno y en el cumplimiento de los plazos en el reporte de la información. Asimismo, el reporte de información deberá alinearse cada vez más con los indicadores de seguimiento de los objetivos del Plan Estratégico, de forma que se incremente su utilidad para la gestión de la RC y permita a Ferrovial seguir avanzando en la integración de la información financiera y no financiera.

Deloitte Advisory, S.L.

Helena Redondo  
Madrid, 20 de marzo de 2013



# Índice de contenidos

ESTRATEGIA Y ANÁLISIS		
1.1	Declaración del máximo responsable de la toma de decisiones de la organización sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y su estrategia	p. 4, 5
1.2	Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades	Nota 3 de CCAA Consolidadas 2012
PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN		
2.1	Nombre de la organización.	Contraportada
2.2	Principales marcas, productos y/o servicios	p. 19-66
2.3	Estructura operativa de la organización, incluidas las principales divisiones, entidades operativas, filiales y negocios conjuntos (JVs)	p. 19-66, Nota 1.1 de CCAA Consolidadas 2012
2.4	Localización de la sede principal de la organización	Nota 1.1 de CCAA Consolidadas 2012, Contraportada
2.5	Número de países en los que opera la organización y nombre de los países en los que desarrolla actividades significativas o los que sean relevantes específicamente con respecto a los aspectos de sostenibilidad tratados en la memoria	p. 12,13
2.6	Naturaleza de la propiedad y forma jurídica	Nota 1.1 de CCAA Consolidadas 2012
2.7	Mercados servidos (incluyendo el desglose geográfico, los sectores que abastece y los tipos de clientes/beneficiarios)	p. 19-66
2.8	Dimensiones de la organización informante, incluido: • Número de empleados • Ventas netas (para organizaciones sector privado) o ingresos netos (para organizaciones sector público) • Capitalización total, desglosada en términos de deuda y patrimonio neto (organizaciones sector privado) • Cantidad de productos o servicios prestados	p. 14, Informe de Gestión Consolidado 2012, Nota 26 de CCAA Consolidadas 2012
2.9	Cambios significativos durante el periodo cubierto por la memoria en el tamaño, estructura y propiedad de la organización, incluidos: • La localización de las actividades o cambios producidos en las mismas, aperturas, cierres y ampliación de instalaciones; y • Cambios en la estructura del capital social y de otros tipos de capital, mantenimiento del mismo y operaciones de modificación del capital (para organizaciones del sector privado)	Informe de Gestión Consolidado 2012
2.10	Premios y distinciones recibidos durante el periodo informativo	p. 194-197
PARÁMETROS DE LA MEMORIA		
3.1	Periodo cubierto por la información contenida en la memoria (por ejemplo, ejercicio fiscal, año natural)	p. 307-309
3.2	Fecha de la memoria anterior más reciente (si la hubiere).	p. 307-309
3.3	Ciclo de presentación de memorias (anual, bienal, etc.).	p. 307-309
3.4	Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria o su contenido	Contraportada
3.5	Proceso de definición del contenido de la memoria, incluido: • Determinación de la materialidad • Prioridad de los aspectos incluidos en la memoria • Identificación de los grupos de interés que se prevé que utilicen la memoria	p. 189-190,192,207-211,307-309
3.6	Cobertura de la memoria (p. ej. países, divisiones, filiales, instalaciones arrendadas, negocios conjuntos, proveedores)	p. 307-309
3.7	Indicar la existencia de limitaciones del alcance o cobertura de la memoria	p. 307-309
3.8	La base para incluir información en el caso de negocios conjuntos (joint ventures), filiales, instalaciones arrendadas, actividades subcontratadas y otras entidades que puedan afectar significativamente a la comparabilidad entre periodos y/o entre organizaciones.	p. 307-309
3.9	Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos, incluidas las hipótesis y técnicas subyacentes a las estimaciones aplicadas en la recopilación de indicadores y demás información de la memoria.	p. 309
3.10	Descripción del efecto que pueda tener la reformulación de información perteneciente a memorias anteriores, junto con las razones que han motivado dicha reformulación (por ejemplo, fusiones y adquisiciones, cambio en los periodos informativos, naturaleza del negocio, o métodos de valoración)	p. 309
3.11	Cambios significativos relativos a periodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados en la memoria	p. 308
3.12	Tabla que indica la localización de los Contenidos	p. 314-319

3.13	Política y práctica actual en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria. Si no se incluye en el informe de verificación en la memoria de sostenibilidad, se debe explicar el alcance y la base de cualquier otra verificación externa existente. También se debe aclarar la relación entre la organización informante y el proveedor o proveedores de la verificación	p. 312-313
GOBIERNO, COMPROMISOS Y PARTICIPACIÓN DE GRUPOS DE INTERÉS		
4.1	La estructura de gobierno de la organización, incluyendo los comités del máximo órgano de gobierno responsable de tareas tales como la definición de la estrategia o la supervisión de la organización.	p. 6,7
4.2	Indicar si el presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo (y, de ser así, su función dentro de la dirección de la organización y las razones que la justifiquen).	p. 6
4.3	En aquellas organizaciones que tengan estructura directiva unitaria, se indicará el número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivos.	p. 6,7
4.4	Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno.	p.200,201
4.5	Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos (incluidos los acuerdos de abandono del cargo) y el desempeño de la organización (incluido su desempeño social y ambiental).	p.245,246,250,251
4.6	Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno.	Informe Anual de Gobierno Corporativo 2012, p. 40-42
4.7	Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigible a los miembros del máximo órgano de gobierno para poder guiar la estrategia de la organización en los aspectos sociales, ambientales y económicos.	Informe Anual de Gobierno Corporativo 2012, p. 25-32
4.8	Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente, códigos de conducta y principios relevantes para el desempeño económico, ambiental y social, y el estado de su implementación.	p. 199,200
4.9	Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión, por parte de la organización, del desempeño económico, ambiental y social, incluidos riesgos y oportunidades relacionadas, así como la adherencia o cumplimiento de los estándares acordados a nivel internacional, códigos de conducta y principios.	Nota V del Informe de Gestión Consolidado 2012, Informe Anual de Gobierno Corporativo 2012, p. 42-50
4.10	Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social.	Informe Anual de Gobierno Corporativo 2012, p. 25-32
4.11	Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución.	Nota V del Informe de Gestión Consolidado 2012, Informe Anual de Gobierno Corporativo 2012 p. 42-50
4.12	Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización suscriba o apruebe.	p. 189,190,197
4.13	Principales asociaciones a las que pertenezca (tales como asociaciones sectoriales) y/o entes nacionales e internacionales a las que la organización apoya y: • Esté presente en los órganos de gobierno • Participe en proyectos o comités • Proporcione una financiación importante que exceda las obligaciones de los socios • Tenga consideraciones estratégicas	p. 210,211,265
4.14	Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.	p. 189,190,207-211,309
4.15	Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.	p. 189,190,207-211,309
4.16	Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés, incluidas la frecuencia de su participación por tipos y categoría de grupos de interés.	p. 189,190,207-211,309
4.17	Principales preocupaciones y aspectos de interés que hayan surgido a través de la participación de los grupos de interés y la forma en la que ha respondido la organización a los mismos en la elaboración de la memoria.	p. 189,190,207-211,309

# enfoques de gestión indicadores centrales

Indicador GRIG.3.1	Localización en el Informe	Alcance	Revisión
<b>DIMENSIÓN ECONÓMICA</b>			
Desempeño económico (220, 221, 295; Nota 16, 19, 21 y 31.4 CCAA)			
EC1	Valor económico directo generado y distribuido, incluyendo ingresos, costes de explotación, retribución a empleados, donaciones y otras inversiones en la comunidad, beneficios no distribuidos y pagos a proveedores de capital y a gobiernos.	p. 295	Ferrovial V
EC2	Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático y otros asuntos de sostenibilidad.	p. 220, 221	Ferrovial V (1)
EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización debidas a programas de beneficios sociales.	Notas 16 y 31.4 de CCAA Consolidadas 2012	Ferrovial V
EC4	Ayudas financieras significativas recibidas de gobiernos.	Notas 19 y 21 de CCAA Consolidadas 2012	Ferrovial V
Presencia en el mercado (p. 241, 247, 284, 287 y 296)			
EC6	Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	p. 284, 287	Ferrovial V (2)
EC7	Procedimientos para la contratación local y proporción de altos directivos y todos los empleados directos, contratistas y subcontratistas procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	p. 241, 247, 284, 287 y 296	Ferrovial V (3)
Impacto económico indirecto (p. 293-297)			
EC8	Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie.	p. 293-297	Ferrovial V
<b>DIMENSIÓN AMBIENTAL</b>			
Materiales (p. 231 y 238)			
EN1	Materiales utilizados, por peso, valor o volumen.	p. 238	Según nota (4) V (4)
EN2	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales reciclados y reutilizados.	p. 231 y 238	Ferrovial V (5)
Energía (p. 217, 218, 226-228, 239)			
EN3	Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.	p. 239	Ferrovial V (6)
EN4	Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.	p. 239	Ferrovial V (6) (7)
CRE1	Intensidad energética en edificios.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial NV
EN5	Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras en la eficiencia.	p. 226-228	Ferrovial V (8) (9)
EN6	Iniciativas para proporcionar productos y servicios eficientes en el consumo de energía o basados en energías renovables, y las reducciones en el consumo de energía como resultado de dichas iniciativas.	p. 217, 218	Ferrovial V (1)
Agua (p. 232)			
EN8	Captación total de agua por fuentes.	p. 232	Ferrovial (excepto Budimex) V (9) (10)
CRE2	Intensidad de consumo de agua en edificios.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial NV
Biodiversidad (p. 232-234)			
EN11	Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas. Indíquese la localización y el tamaño de terrenos en propiedad, arrendados, o que son gestionados de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a áreas protegidas.	p. 232-234	Ferrovial V
EN12	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o en áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos y servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a las áreas protegidas.	p. 232-234	Ferrovial V

Emisiones, vertidos y residuos (p. 191, 221-231, 238)				
EN16	Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso.	p. 191, 221-224	Ferrovial	V (6) (9) (11)
EN17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso.	p. 221, 222, 224-225	Especificado en p. 224 y 225	V (6) (12)
CRE3	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial	NV
CRE4	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios de nueva construcción y actividad reurbanística.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial	NV
EN18	Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las reducciones logradas.	p. 226-228	Ferrovial	V (9)
EN19	Emisiones de sustancias destructoras de la capa ozono, en peso.	p. 226	Corporación	V
EN20	NOx, SOx y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.	p. 225, 226	Ferrovial	V (6) (13)
EN21	Vertidos totales de aguas residuales, según su naturaleza y destino.	p. 238	Ferrovial	V (14)
EN22	Peso total de residuos generados, según tipo y método de tratamiento.	p. 229-231, 238	Ferrovial	V (6) (9) (15)
EN23	Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.	p. 238	Ferrovial	V (16)
Degradación, contaminación y recuperación de suelos (p. 232-233)				
CRE5	Suelos y otros activos recuperados y con necesidad de recuperación para el uso del suelo existente o previsto según la normativa legal.	p. 232-233	Ferrovial	V (1)
Productos y servicios (p. 217, 218)				
EN26	Iniciativas para mejorar la eficiencia y mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto.	p. 217, 218	Ferrovial	V (1)
EN27	Porcentaje de productos vendidos, y sus materiales de embalaje, que son recuperados al final de su vida útil, por categorías de productos.	La actividad de la empresa no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes	Ferrovial	V
Cumplimiento normativo (p. 219 y Nota 22 de CCAA Consolidadas 2012)				
EN28	Coste de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental.	p. 219 y Nota 22 de CCAA Consolidadas 2012.	Ferrovial	V
<b>DIMENSIÓN SOCIAL : Prácticas laborales y ética en el trabajo</b>				
Empleo (p. 191, 241, 242, 255)				
LA1	Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato, por región y por sexo.	p. 191, 241-242, 255	Ferrovial	V (3)
LA2	Número total de empleados y tasa de nuevas contrataciones y rotación media de empleados, desglosados por grupo de edad, sexo y región.	p. 191, 241-242	Ferrovial	V (17)
LA15	Niveles de reincorporación al trabajo y de retención tras la baja por maternidad o paternidad, desglosados por sexo	En la actualidad no se dispone de sistemas para medir los niveles de reincorporación.	Ferrovial	NV
Relación Empresa/Trabajadores (p. 191 y 254)				
LA4	Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo.	p. 191 y 254	Ferrovial	V
LA5	Período(s) mínimo(s) de preaviso relativo(s) a cambios organizativos, incluyendo si estas notificaciones son especificadas en los convenios colectivos.	Ferrovial sigue los periodos de preaviso establecidos en la normativa laboral o los recogidos, en su caso, en los convenios aplicables a cada negocio, no habiéndose definido periodos mínimos de preaviso a nivel corporativo.	Ferrovial	V
Salud y Seguridad en el trabajo (p. 191, 259 y 260)				
LA7	Tasas de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región.	p. 191, 259-260	Ferrovial	V (3)
CRE6	Porcentaje de las operaciones de la organización verificadas según un sistema de gestión de seguridad y salud internacionalmente reconocido.	p. 191 y 260	Ferrovial	V (3)
LA8	Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos que se apliquen a los trabajadores, a sus familias o a los miembros de la comunidad en relación con enfermedades graves.	Durante 2012, no se han desarrollado programas en este sentido.	Ferrovial	V
Formación y Educación (p. 247-249)				
LA10	Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por sexo y por categoría de empleado.	p. 247-249	Ferrovial	V (18)

Diversidad e Igualdad de oportunidades (p. 191, 241, 242, 251 y 255; Nota 26 de CCAA; Informe de Gobierno Corporativo p.10 y 11.)					
LA13	Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por categoría de empleado, sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.	Nota 26 de CCAA Consolidadas 2012 Informe Anual de Gobierno Corporativo 2012, p.10 y 11 p. 191, 241, 242, 255	Ferrovial	V (19)	
LA14	Relación entre el salario base y la remuneración de mujeres y hombres, desglosado por categoría de empleado, por ubicaciones significativas de actividad.	p. 251	Ferrovial	V (20)	
<b>DIMENSIÓN SOCIAL: Derechos humanos</b>					
Prácticas de inversión y aprovisionamientos (p. 191, 199, 200, 257, 285 y 286)					
HR1	Porcentaje y número total de acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas de derechos humanos o que hayan sido objeto de análisis en materia de derechos humanos.	p. 285-286 Durante el ejercicio 2012, no ha habido acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas relativas a derechos humanos. No obstante, Ferrovial opera fundamentalmente en países de ámbito OCDE por lo que no considera el cumplimiento de los derechos humanos como un aspecto de riesgo relevante.	Ferrovial	V	
HR2	Porcentaje de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos, y medidas adoptadas como consecuencia.	p.285-286	Ferrovial	V (1)	
HR3	Total de horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aquellos aspectos de los derechos humanos relevantes para sus actividades, incluyendo el porcentaje de empleados formados.	p.191, 199-200, 257	Ferrovial	V	
No discriminación (p. 201, 254-256)					
HR4	Número total de incidentes de discriminación y medidas adoptadas.	p.201 y 254-256	Ferrovial	V (21)	
Libertad de Asociación y Convenios Colectivos (p. 256 y 257)					
HR5	Operaciones y proveedores significativos identificados en los que el derecho a libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos pueda ser violado o pueda correr importantes riesgos, y medidas adoptadas para respaldar estos derechos.	p. 256-257	Ferrovial	V	
Abolición de la Explotación Infantil (p. 256 y 257)					
HR6	Operaciones y proveedores significativos identificados que conlleven un riesgo significativo de incidentes de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a la abolición efectiva de la explotación infantil.	p.256-257	Ferrovial	V	
Prevención del trabajo forzoso y obligatorio (p. 256 y 257)					
HR7	Operaciones identificadas como de riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzado o no consentido, y las medidas adoptadas para contribuir a su eliminación.	p.256-257	Ferrovial	V	
Evaluación (p. 200 y 203)					
HR10	Porcentaje y número total de operaciones que han sido objeto de revisiones o evaluaciones de impactos en materia de derechos humanos.	p.200 y 203 Durante el ejercicio 2012, Ferrovial no ha realizado revisiones específicas para evaluar el impacto en materia de derechos humanos al considerar que no existen operaciones en las que el cumplimiento de los derechos humanos se haya considerado como un aspecto de riesgo.	Ferrovial	V	
Medidas correctivas (p. 201 y 256)					
HR11	Número de quejas relacionadas con los derechos humanos que han sido presentadas, tratadas y resueltas mediante mecanismos conciliatorios formales.	p.201 y 256	Ferrovial	V (21)	
<b>DIMENSIÓN SOCIAL: Sociedad</b>					
Comunidad (p. 203 RC)					
SO1	Porcentaje de operaciones donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de la comunidad local.	p. 203	Ferrovial	V (1)	
SO9	Operaciones con impactos negativos y positivos significativos posibles o reales en las comunidades locales.	En 2012, no se han detectado operaciones con este tipo de impactos en las comunidades locales.	Ferrovial	V	
SO10	Medidas de prevención y mitigación implantadas en operaciones con impactos negativos significativos posibles o reales en las comunidades locales.	En 2012, no se han detectado operaciones con este tipo de impactos en las comunidades locales.	Ferrovial	V	

CRE7	Número de personas que han sido desplazadas y/o reasentadas voluntaria e involuntariamente desglosado por proyecto.	En 2012, no se han identificado desplazamientos y/o reasentamientos de este tipo.	Ferrovial	V	
<b>Corrupción (p. 199, 200-203)</b>					
SO2	Porcentaje y número total de unidades de negocio analizadas con respecto a riesgos relacionados con la corrupción.	p.199, 202-203	Ferrovial	V (1)	
SO3	Porcentaje de empleados formados en las políticas y procedimientos anti-corrupción de la organización.	p.200	Ferrovial	V	
SO4	Medidas tomadas en respuesta a incidentes de corrupción.	p.201-202	Ferrovial	V (20)	
<b>Política Pública (p. 215 y 219)</b>					
SO5	Posición en las políticas públicas y participación en el desarrollo de las mismas y de actividades de "lobbying".	p. 215 y 219 Ferrovial participa, cuando lo considera necesario, en procesos regulatorios y legislativos, aportando su experiencia y el conocimiento técnico sobre las materias objeto de regulación, bien directamente o a través de las asociaciones a las que pertenece.	Ferrovial	V	
SO6	Valor total de las aportaciones financieras y en especie a partidos políticos o a instituciones relacionadas, por países.	Cualquier pago realizado a terceros debe seguir los niveles de aprobación fijados en Ferrovial y los principios del Código Ético y cumplir con la legalidad vigente en cada país.	Ferrovial	V (20)	
<b>Cumplimiento normativo (Notas 17 y 22 de CCAA Consolidadas 2012)</b>					
SO8	Valor monetario de sanciones y multas significativas y número total de sanciones no monetarias derivadas del incumplimiento de las leyes y regulaciones.	Notas 17 y 22 de CCAA Consolidadas 2012.	Ferrovial	V	
<b>DIMENSIÓN SOCIAL: Responsabilidad de producto</b>					
Salud y Seguridad del Cliente (p. 203, 216 y 262; p. 42-50 del Informe Anual de Gobierno Corporativo)					
PR1	Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación.	p. 203, 216 y 262. Informe Anual de Gobierno Corporativo, p. 42-50	Ferrovial	V (1)	
<b>Etiquetado de productos y servicios (p. 236 y 273)</b>					
PR3	Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos.	p.273	Ferrovial	V (1)	
CRE8	Tipo y número de certificaciones, clasificaciones y sistemas de etiquetado en materia de sostenibilidad para las nuevas construcciones, gestión, ocupación y reconstrucción.	p.236	Ferrovial	V	
<b>Comunicaciones de Marketing</b>					
PR6	Programas de cumplimiento de las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios mencionados en comunicaciones de marketing, incluidos la publicidad, otras actividades promocionales y los patrocinios.	Ferrovial no se acoge a ningún código voluntario ni estándar de comunicación concreto, pero todas sus acciones de comunicación y publicidad se acogen a las normativas generales vigentes.	Ferrovial	V	
<b>Cumplimiento normativo (Notas 17 y 22 de CCAA Consolidadas 2012)</b>					
PR9	Coste de aquellas multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de la organización.	Notas 17 y 22 de CCAA Consolidadas 2012.	Ferrovial	V	

V: Verificado  
NV: No verificado

- (1) Se informa cualitativamente.
- (2) Los proveedores locales no centralizados contratados localmente se clasifican como proveedores locales. No se informa de la proporción de gasto sino del porcentaje de proveedores locales.
- (3) No se incluye información relativa a contratistas ni subcontratistas.
- (4) Se informa del papel comprado en el grupo (excepto Corporación y Budimex) y del material consumido más relevante en FASA (hormigón), en Ferroser (barrera), en Arney (asfalto) y en Budimex (aglomerado asfáltico).
- (5) Se informa del papel reciclado, con sello FSC y blanqueado sin cloro.
- (6) Los datos reportados de 2012 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del informe.
- (7) Para el cálculo por fuentes primarias, no se han tenido en cuenta los ratios de eficiencia en la producción de energía eléctrica ni las pérdidas debidas al transporte.
- (8) Los ahorros de energía se han medido a través de las emisiones evitadas.
- (9) La revisión de esta información ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos reportados por las empresas del grupo y el análisis de su evolución respecto al ejercicio anterior.

- (10) La información hace referencia exclusivamente al agua captada de la red pública.
- (11) Los datos de 2011 se han recalculado en función de la mejor información disponible en 2012. Esta actualización ha supuesto un incremento del 4%.
- (12) Este año, por primera vez se han incluido las emisiones asociadas a HAH en el porcentaje en el que participa Ferrovial a 31.12.2012 (33%), no habiéndose incluido las de otras entidades asociadas entre las que destaca 407-ETR (43%).
- (13) Los datos de emisiones de NOx, SOx y otras emisiones significativas al aire son los correspondientes a los consumos directos de energía y al consumo de electricidad.
- (14) La información hace referencia a los vertidos accidentales. No se informa sobre el volumen total de los vertidos.
- (15) No se informa sobre el método de tratamiento.
- (16) No se informa sobre el volumen total de los derrames.
- (17) No se desglosa por región, ni por grupo de edad, ni se informa de la tasa de nuevas contrataciones. La tasa de rotación hace referencia exclusivamente a las bajas voluntarias.
- (18) Se informa del número de horas totales de formación.
- (19) No se desglosa por grupo de edad ni minorías ni otros indicadores de diversidad.
- (20) Se informa cualitativamente sobre la Política existente.
- (21) Se informa de las denuncias recibidas a través de los Buzones de Denuncias.



**Ferrovial Corporación, S.A.**

Príncipe de Vergara, 135  
28002 Madrid  
Tel. +34 91 586 25 00  
Fax +34 91 586 26 77

**Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)**

Caleruega, 102-104 Planta 9  
Edificio Ofipinar  
28033 Madrid  
Tel. +34 91 768 66 00

**Autopistas (Cintra)**

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2  
Edificio Alfredo Mahou  
28020 Madrid  
Tel. +34 91 418 56 00  
Fax +34 91 555 12 41

**Servicios (Ferrovial Servicios)**

Serrano Galvache, 56  
Edificio Madroño - Parque Norte  
28033 Madrid  
Tel. +34 91 338 83 00  
Fax +34 91 388 52 38

**Construcción (Ferrovial Agroman)**

Ribera del Loira, 42  
Parque Empresarial  
Puerta de las Naciones  
28042 Madrid  
Tel. +34 91 300 85 00  
Fax +34 91 300 88 96

**Oficina de Atención al Accionista**

Príncipe de Vergara, 135  
28002 Madrid  
Tel. +34 91 586 2565  
accionistas@ferrovial.com

Para realizar consultas sobre algún aspecto del Informe Anual:

**Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa**

Príncipe de Vergara, 135  
28002 Madrid  
comunicaciones@ferrovial.com  
rsc@ferrovial.com  
www.ferrovial.com

