

INFORME DE GESTIÓN Y CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

I N F O R M E

A N U A L

2 0 1 6

I N T E G R A D O



EL INFORME

1. El Informe de Gestión comprende desde la página 6 hasta la 117, y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2017.
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 118 hasta 212, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2017.
3. Informes adicionales: Informe Anual de Gobierno Corporativo (forma parte del Informe de gestión), e Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros (todos ellos disponibles en www.ferrovial.com).
4. Ferrovial ha trabajado en un modelo integrado de su información económica, social y ambiental siguiendo el “Marco Conceptual para la preparación del informe Integrado” del *International Integrated Reporting Council* (IIRC), así como la “Guía para la Elaboración del Informe de Gestión de las Entidades Cotizadas” de la CNMV. La información de Responsabilidad Corporativa aplica por octavo año los principios de la norma AA1000 (ver página 111), una herramienta clave para la alineación de la información presentada en el Informe con las expectativas de sus grupos de interés y la materialidad de la compañía. El informe sigue la versión 4 de la Guía del *Global Reporting Initiative* (GRI) con autodeclaración “*Comprehensive*”, según los requisitos de la Guía GRI. La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe como materialidad, compromiso con los grupos de interés, Plan Estratégico de RC se desarrollan en el Anexo Responsabilidad Corporativa.



ÍNDICE

1. INFORME DE GESTIÓN

| | |
|-----------------------------|----------|
| Carta del Presidente | 6 |
|-----------------------------|----------|

| | |
|--------------------------------------|----------|
| 1.1. Ferrovial en dos minutos | 8 |
|--------------------------------------|----------|

| | |
|------------------------|----|
| Grandes cifras | 8 |
| Principales geografías | 9 |
| Modelo de negocio | 10 |
| Creación de valor | 11 |
| En el mercado | 12 |
| RSC: Plan 20.19 | 13 |

| | |
|--|-----------|
| 1.2. Estrategia y creación de valor | 14 |
|--|-----------|

| | |
|---------------|----|
| Visión global | 14 |
| Autopistas | 18 |
| Servicios | 20 |
| Construcción | 22 |
| Aeropuertos | 24 |

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 1.3. Ferrovial en 2016 | 28 |
|-------------------------------|-----------|

| | |
|---------------------------|----|
| Accionistas: | |
| Evolución de los negocios | 28 |

| | |
|-------------------|----|
| Empleados: | |
| Personas | 58 |
| Seguridad y Salud | 60 |

| | |
|------------------------------------|----|
| Clientes: | |
| Innovación | 63 |
| Calidad y satisfacción de clientes | 66 |

| | |
|----------------------------|----|
| Sociedad: | |
| Derechos Humanos | 70 |
| Medio Ambiente | 72 |
| Cadena de suministro | 76 |
| Comunidad | 78 |
| Gestión Fiscal Responsable | 80 |

| | |
|---------------------|-----------|
| 1.4. Riesgos | 81 |
|---------------------|-----------|

| | |
|----------------------------------|-----------|
| 1.5. Gobierno Corporativo | 86 |
|----------------------------------|-----------|

| | |
|---------------------------|----|
| Gobierno Corporativo | 86 |
| Retribuciones | 90 |
| Consejo de Administración | 92 |
| Comité de Dirección | 93 |

| | |
|--|-----------|
| 1.6. Evolución previsible en 2017 | 94 |
|--|-----------|

| | |
|--------------|-----------|
| ANEXO | 96 |
|--------------|-----------|

| | |
|-------------------------------------|-----|
| Medidas Alternativas de Rendimiento | 96 |
| Responsabilidad Corporativa | 99 |
| Indicadores GRI-G4 | 104 |
| Anexo a indicadores GRI | 112 |
| Informe de Verificación | 116 |

2. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Cuentas Anuales Consolidadas | 118 |
|-------------------------------------|------------|

| | |
|-----------------------------|------------|
| Informe de Auditoría | 211 |
|-----------------------------|------------|



FOTO: Servicios de mantenimiento de torres de transmisión en Nueva Zelanda.



I. INFORME DE GESTIÓN

CARTA DEL PRESIDENTE



ESTIMADO ACCIONISTA:

2016 ha sido un buen año para Ferrovial y sus negocios:

- Los principales activos de infraestructuras, la autopista 407-ETR, las managed lanes en Texas y el aeropuerto de Heathrow han mostrado crecimiento de resultados operativos y aumento de tráfico, con un alto índice de satisfacción de sus usuarios. Estos activos son la principal fuente de creación de valor a medio y largo plazo.
- El flujo de caja operativo excluyendo proyectos de infraestructuras y antes de impuestos alcanzó los 995 millones de euros. Con inversiones ordinarias de 356 millones de euros obtenemos un flujo recurrente de 639 millones, que ha permitido dedicar 544 millones a retribuir a nuestros accionistas mediante dividendos y compra de acciones.
- Se han dedicado 1.064 millones a adquisiciones, entre las que destaca Broadspectrum, en Australia, país donde las perspectivas de licitación de contratos de servicios y desarrollo de infraestructuras son alentadoras.
- Las desinversiones en activos maduros han generado caja por importe de 340 millones de euros.

Ferrovial cerró 2016 en una sólida situación financiera, alcanzando una posición neta de tesorería excluyendo proyectos de infraestructuras de 697 millones de euros. Las ventas ascendieron a 10.759 millones, lo que representa un incremento del 11 por ciento respecto al año anterior, incorporando desde junio los resultados de Broadspectrum. El beneficio neto se situó en 376 millones, frente a los 720 del ejercicio anterior, no siendo cifras comparables por impactos no recurrentes registrados en 2015.

Comportamiento operativo.

- **Cintra** ha culminado un gran año con un crecimiento en sus parámetros financieros y de tráfico, principalmente en la 407 y los proyectos de managed lanes tejanos, que muestran la capacidad de Ferrovial para aportar soluciones eficientes a la movilidad en urbes congestionadas.
- **Servicios** crece en España, al tiempo que en el Reino Unido se ha enfrentado con rapidez y eficiencia a la contracción presupuestaria de la Administración Local. La integración de Broadspectrum se está completando con éxito.
- **Construcción** sigue contrarrestando la caída de actividad del mercado español con negocio Internacional, donde destacan el buen comportamiento de Budimex, y el cierre en diciembre con una cartera superior a la del año anterior.
- En **Aeropuertos**, Heathrow ha batido record de pasajeros, mientras su calidad de servicio ha sido reconocida con premios internacionales. El grupo AGS, formado por los aeropuertos regionales británicos, también ha mejorado el tráfico impulsado por el buen comportamiento de Glasgow. El Gobierno británico ha dado un paso adelante al recomendar la ampliación de Heathrow, aunque queda aún un largo camino por recorrer.

| VENTAS | PLANTILLA CIERRE | EMISIONES DE CO ₂ | BENEFICIARIOS |
|----------|------------------|--|---------------------------------------|
| +11% | 96.001 | -32% | 191.769 |
| 10.759M€ | +30% EMPLEADOS | EN TÉRMINOS RELATIVOS (tCO ₂ eq/M€) 2009-2016 (Scope 1 & 2) | EN PROYECTOS DE AGUA Y SANEAMIENTO |

La cartera de pedidos total de Ferrovial se sitúa en máximos de 33.519 millones de euros. En Estados Unidos se ha contratado un tramo del ferrocarril de alta velocidad en California y la autopista I-66 en Virginia, esta última aún pendiente de incluir en la cifra de cartera. En Reino Unido, los trabajos previos al ferrocarril de alta velocidad y nuevos contratos de mantenimiento de carreteras en East Midlands. En Australia, la construcción del puente en la Pacific Highway. Y en Eslovaquia se ha conseguido la concesión del anillo de circunvalación de Bratislava, una inversión de 1.010 millones de euros. En paralelo, se ha adquirido Transchile, operación que permite la entrada en la gestión de líneas de transmisión eléctrica.

Sostenibilidad e innovación.- En 2016 se ha reforzado la relación con el Fondo de Naciones Unidas para los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), al tiempo que hemos renovado nuestra inclusión en DJSI, FTSE4Good y Carbon Disclosure Project. La consecución de un rating AAA por parte de MSCI confirma nuestras buenas prácticas. Asimismo, el objetivo Target Zero en salud y seguridad laboral se traduce en una mejora de los índices de accidentalidad. La apuesta por la innovación se refleja en la creación de un Digital Hub, la renovación del acuerdo con MIT y el esquema de relación establecido con start-ups para aportar soluciones de I+D innovadoras para nuestros clientes.

Accionistas.- Las recomendaciones de los analistas convergen en señalar a Ferrovial como un título de compra, fundamentadas en el valor intrínseco de los principales activos de infraestructuras en el largo plazo.

Oportunidades.- Los objetivos de crecimiento y aumento de productividad subrayan la necesidad de promover un esfuerzo inversor, tanto público como privado, en infraestructuras, especialmente en Estados Unidos, Canadá, Reino Unido y Australia.

Las bases apuntadas en este año son los mejores cimientos para un 2017, en el que, sin ocultar incertidumbres y retos, vemos oportunidades de crecimiento, particularmente en Estados Unidos, Canadá, Australia y Reino Unido.

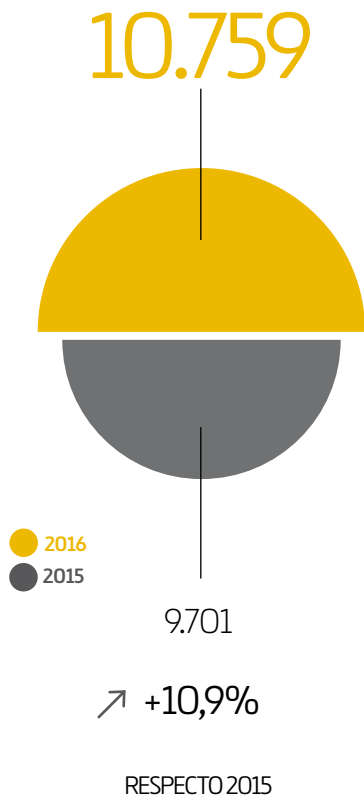
Quisiera dedicar mis últimas palabras a los 96.000 profesionales que cada día depositan su esfuerzo, ilusión y creatividad para atender las necesidades de nuestros clientes. A todos ellos, al igual que a los accionistas y clientes que confían en nosotros, les expreso agradecimiento en nombre propio y del Consejo.


 Rafael del Pino



GRANDES CIFRAS

VENTAS (M€)



CAPITALIZACIÓN (M€)

12.450

↘ -18,5%

A 31/12/2016

CARTERA (M€)

33.519

CONSTRUCCIÓN



9.088

SERVICIOS



24.431

↗ +6,3%

RESPECTO 2015

PLANTILLA CIERRE

96.001

↗ +29,7%

EMPLEADOS RESPECTO 2015

FLUJO BRUTO OPERACIONES (M€)

995

↗ +11,9%

(EX-INFRAESTRUCTURAS)

CAJA NETA (M€)

697

(EX-INFRAESTRUCTURAS)

HITOS 2016

ENERO



Entrada en Eslovaquia con la adjudicación de la circunvalación de Bratislava

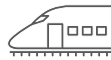
FEBRERO

Compra de SIEMSA para potenciar el negocio de servicios industriales en España



Venta de Chicago Skyway y de participaciones en autopistas irlandesas

MARZO



Adjudicación de tramo de Alta Velocidad en California, Estados Unidos

Inicio de proyectos sociales de agua e inclusión social en Colombia, Perú, España, Uganda, Mozambique y Senegal

Contrato de mantenimiento de 370 km de carreteras en la región East Midlands, Reino Unido

ABRIL



Adquisición de Pepper Lawson, en Estados Unidos

Cierre financiero de autopista en Atlanta, primer proyecto con deuda exenta de impuestos en Estados Unidos

Creación del Digital Hub para la implantación de la estrategia de transformación digital en la compañía

MAYO

Adquisición de la compañía de servicios australiana Broadpectrum



Socio del grupo asesor de ONU para impulsar los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible

JUNIO

Acuerdo para la venta de una participación en dos autopistas portuguesas

Récord de tráfico en la autopista 407 ETR, en Toronto, Canadá

Premio AECA a la Transparencia Empresarial



Apertura al tráfico de la FASE I de la autopista 407 EAST en Toronto, Canadá

PRINCIPALES GEOGRAFÍAS

VENTAS



VALORACIÓN ANALISTAS



ESPAÑA

- **VENTAS:** 2.629 M€
- **RBE:** 406 M€
- **PLANTILLA:** 40.595
- **ACTIVOS/PRESENCIA:** Ferrovial Agroman, Cintra, Ferrovial Servicios y autopistas Ausol y Autema.



REINO UNIDO

- **VENTAS:** 3.171 M€
- **DIVIDENDOS AEROPUERTOS:** 134 M€
- **PLANTILLA:** 18.022
- **ACTIVOS/PRESENCIA:** Aeropuertos Heathrow, Aberdeen, Glasgow, Southampton; Amey; Ferrovial Agroman UK, autopista escocesa M8.



ESTADOS UNIDOS

- **VENTAS:** 1.181 M€
- **RBE:** 188 M€
- **PLANTILLA:** 3.821
- **ACTIVOS/PRESENCIA:** Autopistas *Managed Lanes* NTE, LBJ, NTE35W (Texas), I-77 (Carolina del Norte) Ferrovial Agroman US, Cintra US., Webber.



CANADÁ

- **INVERSIÓN GESTIONADA:** 4.479 M€
- **DIVIDENDOS AUTOPISTAS:** 248 M€
- **PLANTILLA:** 459
- **ACTIVOS/PRESENCIA:** 407 ETR, 407 EAST FASE I, 407 EAST FASE II.



AUSTRALIA

- **VENTAS:** 1.627 M€
- **RBE:** 87 M€
- **PLANTILLA:** 14.951
- **ACTIVOS/PRESENCIA:** Ferrovial Agroman Australia, Broadspectrum, autopista Toowoomba.



POLONIA

- **VENTAS:** 1.316 M€
- **RBE:** 126 M€
- **PLANTILLA:** 5.298
- **ACTIVOS/PRESENCIA:** Budimex, FBSerwis

HITOS 2016

| JULIO | AGOSTO | SEPTIEMBRE | OCTUBRE | NOVIEMBRE | DICIEMBRE |
|--|---|--|--|---|---|
| <p>Selección para iniciar las negociaciones para la modernización del Aeropuerto de Denver, Estados Unidos</p> <p>Adjudicación para la construcción de un puente en la autopista Pacific Highway, Australia</p> <p>Reconocimiento "Most Honoured Company 2015" por la revista Institutional Investor</p> | <p>Presencia en el índice de sostenibilidad FTSE4Good por 12º año consecutivo</p> | <p>Entrada en el mercado de transmisión eléctrica con la firma del acuerdo para la adquisición de Transchile, Chile</p> <p>Renovación del índice Dow Jones Sustainability por 15º año consecutivo</p> <p>Ferrovial emite 500M€ en bonos a 6 años al 0,375%</p> | <p>Ferrovial entre las 50 empresas más diversas e inclusivas del mundo según Thomson Reuters</p> <p>Íñigo Meirás entre los 100 mejores CEOs del mundo según Harvard Business Review</p> <p>Adjudicación para el desarrollo de una autopista inteligente M4 Smart Motorway en Australia</p> | <p>Selección para los trabajos previos de construcción de la Alta Velocidad en Reino Unido</p> <p>Adjudicación de la autopista I-66 en Virginia, Estados Unidos</p> <p>Inclusión en la categoría de Leadership del CDP (Carbon Disclosure Project) 2016</p> | <p>Adjudicación para el diseño y consultoría de 1.250 km de carreteras al norte de Reino Unido</p> <p>Adjudicación de nuevo contrato de recogida de residuos en Surrey, Reino Unido</p> |

MODELO DE NEGOCIO

- Ferrovial es uno de los **principales operadores globales de infraestructuras y gestores de servicios a ciudades.**
- Participación con enfoque industrial **en todo el ciclo de la infraestructura.**
- Aprovechamiento de **sinergias entre sus áreas de negocio.**



NEGOCIOS

AUTOPISTAS

Intensivo en capital
 Protegido contra la inflación
 Activos de larga duración



Promoción privada de infraestructuras de transporte, con proyectos innovadores y altos estándares de calidad

AEROPUERTOS

Operador privado de cuatro aeropuertos en Reino Unido, entre ellos el aeropuerto de Heathrow



CONSTRUCCIÓN

No intensivo en capital
 Visibilidad a corto plazo (cartera)
 Crecimiento del Beneficio por Acción (BPA)



Obra civil, industrial, edificación y agua con reconocimiento internacional por diseño y proyectos singulares de infraestructura de transporte

SERVICIOS

Operación, mantenimiento y gestión de infraestructuras públicas y privadas de transporte, medioambiente, industriales, recursos naturales, *utilities*



GENERACIÓN DE CAJA

Ferrovial cuenta con un **flujo de caja operativo equilibrado** entre:

- Dividendos de Autopistas y Aeropuertos.
- Flujo de operaciones de Construcción y Servicios.
- Cristalización de valor mediante rotación de activos maduros.

FLUJO DE CAJA OPERATIVO BRUTO

995M€

(excluidos proyectos de infraestructuras)

DIVIDENDOS

FLUJO DE OPERACIONES

290M€
 AUTOPISTAS

134M€
 AEROPUERTOS

245M€
 CONSTRUCCIÓN

395M€
 SERVICIOS

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

4.266M€

(deuda neta)

DEUDA NETA INFRAESTRUCTURA

CAJA NETA EX-INFRAESTRUCTURAS

4.963M€*

697M€

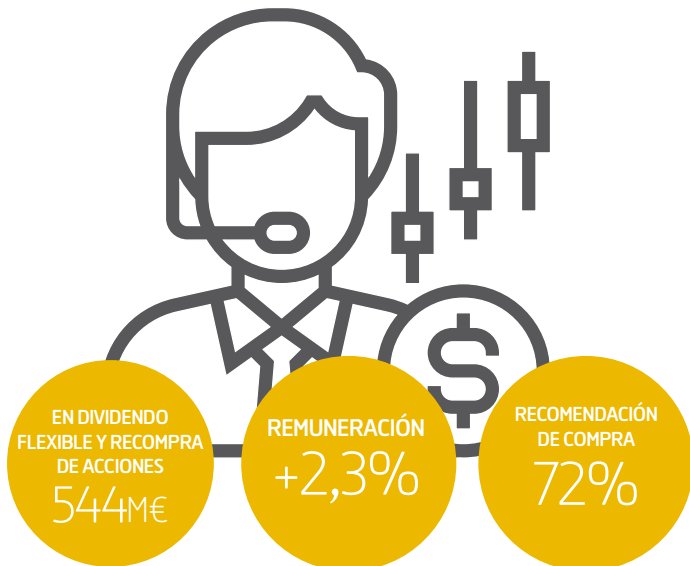
* Incluye proyectos de Construcción y Servicios

CREACIÓN DE VALOR

- **Gestión de riesgos** desde la licitación hasta la ejecución de los proyectos.
- **Eficiencia operativa y soluciones diferenciales e innovadoras.**
- **Crecimiento rentable** materializado en **mayor generación de caja.**
- Firme **compromiso** hacia sus **grupos de interés.**

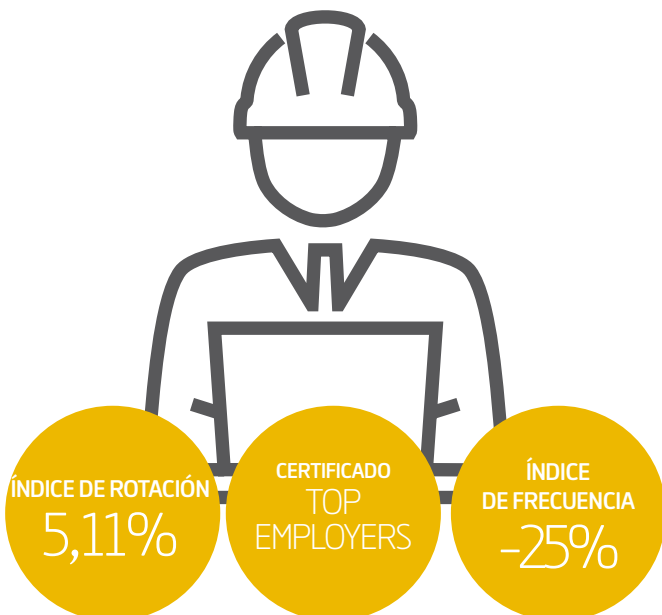
ACCIONISTAS

Ferrovial considera el crecimiento rentable, la excelencia operativa y la innovación como palancas fundamentales para la **maximización del retorno** a los accionistas a largo plazo.



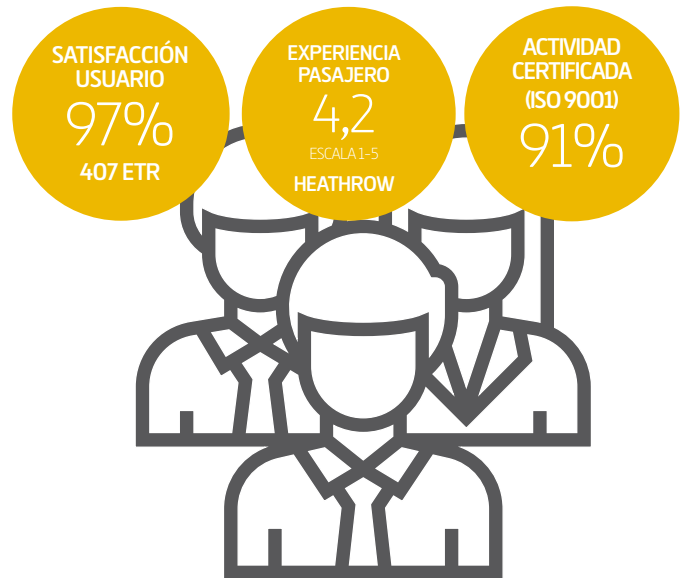
EMPLEADOS

La **gestión proactiva del talento, el aprendizaje diferencial, el desarrollo profesional** y el fortalecimiento de la cultura empresarial son clave para la compañía.



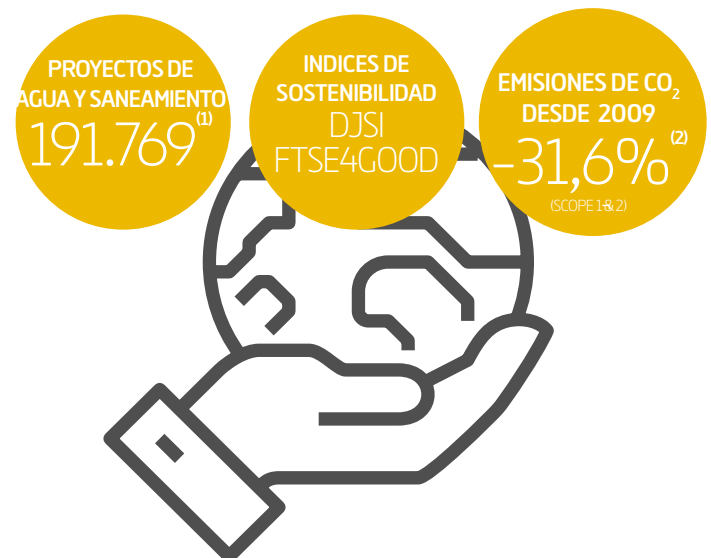
CLIENTES / USUARIOS

Gracias a su experiencia, Ferrovial diseña **soluciones de alta calidad, eficientes, seguras y sostenibles** que responden a las necesidades de sus clientes y usuarios finales.



SOCIEDAD

Ferrovial juega un papel relevante en la **mejora de la calidad de vida de las personas y el progreso de las comunidades** donde opera. En su apuesta por un crecimiento sostenible desde un punto de vista económico, social y medioambiental, la compañía dispone de un Plan Estratégico de RC.



(1) Dato acumulativo desde de 2008. (2) Ajustada la línea base al perímetro de 2016.

EN EL MERCADO

CAPITALIZACIÓN (M€)

12.450

RETORNO AL ACCIONISTA (TSR)

-15,3%
2016

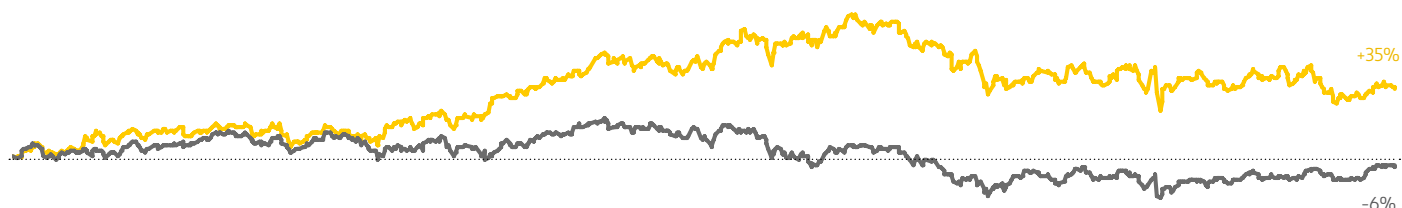
35%
2014-2016

CALIFICACIÓN CREDITICIA

BBB S&P Y FITCH

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN

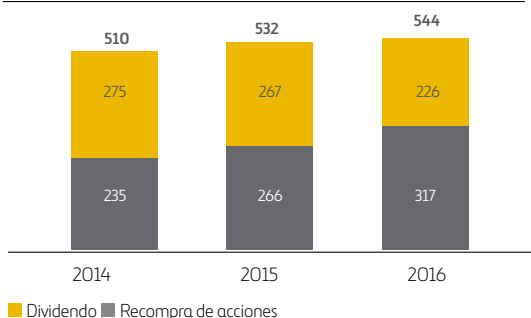
FERROVIAL & IBEX 2014-2016 (TSR)



D13 E F M A M J J A S O N D14 E F M A M J J A S O N D15 E F M A M J J A S O N D16

■ Ferrovial ■ IBEX35

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



■ Dividendo ■ Recompra de acciones

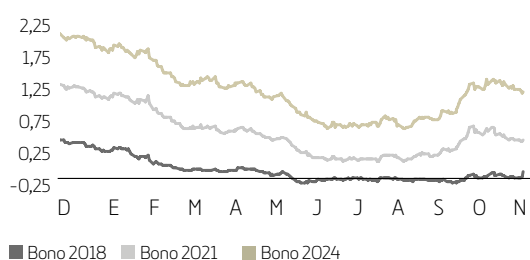
HISTÓRICO ACCIÓN DE FERROVIAL

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Precio cierre (€) | 16,4 | 20,9 | 17,0 |
| Max. (€) | 16,7 | 23,3 | 20,7 |
| Min. (€) | 13,9 | 16,1 | 16,0 |
| VWAP (€) | 15,6 | 19,9 | 18,0 |
| Efectivo medio diario (M€) | 42,5 | 55,0 | 57,9 |
| Volumen medio diario (M Acc.) | 2,7 | 2,8 | 3,2 |
| Capitalización (M€) | 12.029 | 15.270 | 12.450 |
| Número de acciones (M Acc.) | 732,4 | 732,2 | 732,5 |

BONOS EMITIDOS

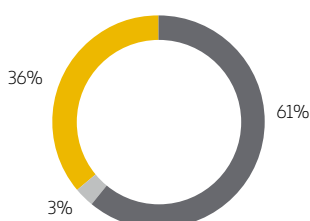
| Fecha vencimiento | Cupón | Nocional | Rendimiento al vencimiento | Cotización (31 Dec) |
|--------------------------|--------|----------|----------------------------|---------------------|
| 30 de enero de 2018 | 3,375% | 500M€ | 0,091 | 103,523 |
| 7 de junio de 2021 | 3,375% | 500M€ | 0,551 | 112,308 |
| 14 de septiembre de 2022 | 0,375% | 500M€ | 0,813 | 97,574 |
| 15 de julio de 2024 | 2,500% | 300M€ | 1,269 | 108,783 |

RETORNO AL VENCIMIENTO



■ Bono 2018 ■ Bono 2021 ■ Bono 2024

ESTRUCTURA ACCIONARIAL



■ Capital flotante
■ BlackRock
■ Miembros familia fundadora

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

25 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre. Durante 2016, Berenberg inició cobertura efectiva, Deutsche Bank y Santander reiniciaron cobertura.

18

Comprar

6

Mantener

1

Vender

PRECIO OBJETIVO

↗ €20,90

RSC: PLAN 20.19

Ferrovial forma parte de *Dow Jones Sustainability Index (DJSI)*, *FTSE4GOOD* y *Carbon Disclosure Project (CDP)*, al tiempo que ha recibido la máxima calificación por *Morgan Stanley Capital International (MSCI)*. La compañía dispone de un plan de Responsabilidad Social Corporativa (Plan 20.19), que marca los objetivos y las acciones en esta materia



SOCIO DEL FONDO ODS DE NACIONES UNIDAS

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

FERROVIAL ES MIEMBRO DEL GRUPO ASESOR DE NACIONES UNIDAS PARA IMPULSAR LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS).

Como gestor de infraestructuras y servicios, la compañía juega un papel fundamental en el desarrollo de la Nueva Agenda.

Sus principales actividades se ven particularmente reflejadas en tres de **los 17 objetivos** marcados por Naciones Unidas.

| | | |
|---|---|---|
| <p>6 </p> <p>AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> Programas de agua potable y saneamiento para 191.769 personas en Uganda, Etiopía, Mozambique, México, Colombia y Perú Más de 461 millones de metros cúbicos al año tratados en plantas de tratamiento de aguas Compromiso de reducción de la huella hídrica | <p>9 </p> <p>INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA</p> <ul style="list-style-type: none"> Operación de 31 infraestructuras de transporte sostenibles que facilitan el desarrollo económico y social de su entorno Soluciones innovadoras como las <i>Managed Lanes</i>, reducen la congestión en ciudades aproximadamente un 60-70% Ferrovial mejora la experiencia de más de 90 millones de pasajeros que transitan por sus aeropuertos | <p>11 </p> <p>CIUDADES SOSTENIBLES Y COMUNIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> Gestión integrada, participativa e inteligente de servicios medioambientales, de limpieza, mantenimiento y eficiencia energética Más de 180 ciudades cuyos servicios son gestionados por Ferrovial Programas: <i>Madrid Smart Lab</i> (emprendimiento urbano para soluciones en movilidad urbana y calidad de vida) o <i>Prende</i> (plataforma de rehabilitación de distritos urbanos) |
|---|---|---|

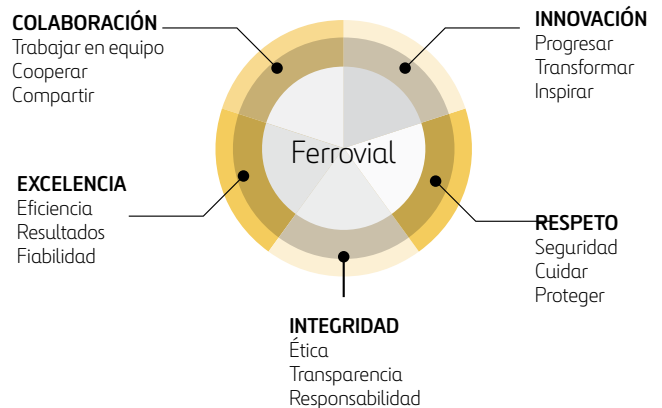
ESTRATEGIA Y CREACION DE VALOR

Visión global
Autopistas
Servicios
Construcción
Aeropuertos

VISIÓN GLOBAL

La visión de Ferrovial es mejorar el futuro mediante el desarrollo y la operación de infraestructuras y ciudades sostenibles, con el compromiso de mantener los más altos niveles de seguridad, excelencia operativa e innovación creando valor para la sociedad y para nuestros clientes, inversores y empleados.

VALORES



ENTORNO

Ferrovial sigue atentamente la evolución de los mercados, aprovechando las oportunidades y respondiendo a los retos que se plantean:

Oportunidades

- **Inversión en infraestructuras:** es uno de los mecanismos para aumentar la actividad económica y crear empleo. Se estima que las necesidades de inversión en infraestructuras a nivel global para los próximos años ascenderán a 3,3 billones de dólares anuales hasta el 2030*. De continuar con el ritmo de inversión actual, la brecha entre la necesidad y la capacidad de inversión real se incrementará, dando lugar a que parte de estas inversiones no lleguen a desarrollarse.
- **Reducción de los recursos financieros disponibles por parte de las Administraciones Públicas:** las restricciones presupuestarias harán aún más relevante la participación de actores privados en el desarrollo de infraestructuras. Por tanto la financiación privada de infraestructuras se convierte en un complemento necesario a la inversión pública.
- **Crecimiento de la población y concentración en ciudades,** con el consiguiente incremento en la demanda de proyectos de infraestructuras y servicios en torno a grandes núcleos urbanos. La población en ciudades ha

* Bridging global infrastructure gaps. McKinsey Global Institute, 2016.

crecido en 65 millones de personas al año en las últimas tres décadas, aumentando la necesidad de realizar inversiones en transporte, eficiencia energética o infraestructura social, entre otros.

- **Cambio climático y otros aspectos medioambientales:** la movilidad de personas es responsable del 25% de las emisiones de CO₂ del mundo, mientras que las ciudades y edificios generan más del 30% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. Por ello es importante diseñar soluciones sostenibles y ambientalmente responsables en el desarrollo de todo tipo de infraestructuras, orientadas a la reducción de la huella de carbono.
- **Desarrollo de nuevas tecnologías,** aplicadas al sector de las infraestructuras, impactan de forma significativa en los modelos de negocio tradicionales. Tecnologías como la inteligencia artificial, Big Data, coche autónomo, internet de las cosas, permitirán resolver de forma más eficiente la gestión de operaciones y servicios complejos, incrementar su productividad y adaptar las infraestructuras a la nueva relación con los usuarios.

Retos

- **Cambios en el contexto económico y político,** en este sentido cabe destacar el impacto de procesos electorales, consultas ciudadanas y cambios en las políticas monetarias y comerciales.

En el **Reino Unido**, la decisión de salir de la Unión Europea y el riesgo de que dicha salida pueda afectar al crecimiento de su economía ha llevado al gobierno británico a reforzar el plan de infraestructuras hasta los 500.000 millones de libras. Por otro lado se ha avanzado en proyectos relevantes como la ampliación del aeropuerto de Heathrow y el tren de alta velocidad. Además del impacto que el *Brexit* puede tener en el desarrollo de infraestructuras, esta decisión ha tenido impacto en variables macroeconómicas que a su vez repercuten en los riesgos financieros y de negocio.

En cuanto a **Estados Unidos**, el anunciado foco en el desarrollo de la capacidad productiva interna tiene como eje fundamental un plan de renovación y modernización de las infraestructuras que contará con el apoyo del sector privado para su desarrollo.

En **España** la ausencia de Gobierno durante parte del año ha limitado la actividad, reduciéndose la licitación y el nivel de inversiones. Por otro lado en **Canadá, Australia y Polonia** los nuevos gobiernos han continuado impulsando la inversión en infraestructuras.

- **Aumento de la competencia,** tanto de compañías establecidas como de compañías de países emergentes. Además en los últimos años ha crecido la presencia en el sector de fondos de inversión y fondos de pensiones.
- **Regulación y seguridad jurídica:** el desarrollo del negocio de infraestructuras, y su dependencia de las Administraciones Públicas, requiere de una gestión activa y

eficiente de los riesgos, desde la contratación, la selección de socios y el cierre de la oferta, hasta la fase de ejecución.

ESTRATEGIA

Ferrovial plantea su estrategia con el objetivo de crear valor para sus accionistas, clientes, empleados y el conjunto de la sociedad en torno a seis prioridades clave:

1. Crecimiento rentable. Con un enfoque internacional, la compañía mantiene una presencia significativa en seis países prioritarios: Canadá, Reino Unido, Estados Unidos, España, Polonia y Australia. Además, la compañía participa en otros países de manera selectiva teniendo en cuenta criterios como el crecimiento, la seguridad jurídica o la existencia de mercados financieros desarrollados. Resulta fundamental el enfoque industrial para el desarrollo de proyectos complejos y de servicios de valor añadido en las líneas de negocio en las que la compañía está presente (Autopistas, Servicios, Construcción y Aeropuertos). Este crecimiento se realiza de forma orgánica y con adquisiciones selectivas que refuerzan la competitividad y añaden capacidades.

En cuanto al crecimiento orgánico, Ferrovial refuerza su cartera con proyectos como la I-66 en Virginia (EE.UU.) o la circunvalación de Bratislava (Eslovaquia). En lo relativo al crecimiento inorgánico, la adquisición de Broadpectrum posiciona el negocio de servicios en Australia, así como en Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá y Chile. Esta operación añade nuevas capacidades en sectores como petróleo, gas y telecomunicaciones. Además Ferrovial aporta a la compañía experiencia en la gestión integral de activos (*Asset Management*). Por otro lado, la adquisición de Transchile, permite comenzar a operar en el sector de transmisión eléctrica. Este sector presenta nuevas oportunidades de crecimiento en mercados prioritarios apalancando las capacidades clave de Ferrovial.

2. Disciplina financiera. Es una prioridad en todas las actividades de Ferrovial que se materializa en:

- El exhaustivo control de costes en todas las fases de cada proyecto.
- El seguimiento de la generación de caja en los contratos para optimizar la posición de tesorería en todos los niveles de la organización.
- La rotación de activos para cristalizar el valor de las inversiones y financiar el crecimiento futuro.
- El mantenimiento de un nivel de rating “investment grade” para el ámbito corporativo que garantiza un nivel de endeudamiento reducido y un coste competitivo de financiación. De esta forma Ferrovial mantiene su capacidad para un crecimiento sostenible.
- El compromiso por la transparencia con inversores, accionistas, agencias de calificación crediticia y bonistas promueve una relación de confianza y permite un acceso

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

CRECIMIENTO RENTABLE

DISCIPLINA FINANCIERA

EXCELENCIA OPERATIVA

INNOVACIÓN ABIERTA Y DIFERENCIACIÓN

SOSTENIBILIDAD

PERSONAS, SALUD Y SEGURIDAD

CAPACIDADES CLAVE

GESTIONAR Y MITIGAR RIESGOS EN LAS DIFERENTES FASES DEL PROYECTO

OFRECER SOLUCIONES INNOVADORAS A LOS CLIENTES

GENERAR EFICIENCIAS OPERATIVAS EN LA GESTIÓN DEL DÍA A DÍA

permanente a los mercados financieros en las mejores condiciones de coste y plazo.

3. Excelencia operativa. Es fundamental para la gestión eficiente de operaciones, la oferta de soluciones diferenciales y la generación recurrente de caja. La calidad, una marca distintiva de Ferrovial, se refleja en una forma de trabajar que conduce a soluciones que ofrecen mayor satisfacción a los clientes y usuarios de infraestructuras y servicios, así como a un mayor valor añadido para la compañía.

4. Innovación. El modelo de innovación abierta de Ferrovial facilita la creación de un ecosistema en continuo intercambio con diferentes agentes externos (Administraciones Públicas, centros de innovación, grandes empresas, PYMEs, *start-ups* y emprendedores). Este factor, unido a la creación del *Digital Hub* y las oficinas técnicas, que operan como catalizadores de la transformación, permite a las unidades de negocio generar ventajas competitivas sostenibles.

5. Sostenibilidad. La participación en numerosos proyectos de Responsabilidad Corporativa y la presencia de Ferrovial en los principales índices internacionales de sostenibilidad son un reflejo del enfoque socialmente responsable de nuestras operaciones. Para la empresa, la seguridad es un aspecto prioritario en todos los negocios. Por ello, desde Ferrovial se trabaja para optimizar y mejorar la seguridad de los empleados, así como de los usuarios de sus infraestructuras.

6. Personas. La gestión del talento, el compromiso de los empleados y la cultura Ferrovial son factores fundamentales

para la compañía. Ante el reto del crecimiento internacional en múltiples geografías, la planificación estratégica de los recursos necesarios, el impulso de la diversidad, el desarrollo y la movilidad de los empleados cobran una importancia significativa.

De cara a ofrecer la solución óptima para las necesidades de los clientes, Ferrovial combina los seis pilares estratégicos con un enfoque integrado. Dicho enfoque alinea los intereses del negocio de construcción, mantenimiento, promoción y operación de los proyectos, minimizando los riesgos y maximizando la rentabilidad de los mismos.


MODELO DE NEGOCIO


Ferrovial es uno de los operadores de infraestructuras y gestores de servicios urbanos de referencia a nivel global. Con 96.001 empleados y presencia en más de 15 países, la compañía desarrolla su actividad con el objetivo de maximizar la creación de valor para sus grupos de interés (clientes y usuarios de sus infraestructuras, inversores, empleados y sociedad) participando, con un enfoque industrial, en todas las fases del ciclo de la infraestructura y beneficiándose así de sinergias entre las divisiones de negocio.


La compañía aporta un valor diferencial mediante el desarrollo y la operación de proyectos complejos, basándose en tres capacidades clave:


- Gestionar y mitigar riesgos en las diferentes fases del proyecto.
- Ofrecer soluciones diferenciales e innovadoras a sus clientes.
- Generar eficiencias operativas en la gestión del día a día.

Con un enfoque industrial del negocio y en continuo dialogo con clientes, proveedores e inversores, la compañía opera a lo largo de todo el ciclo de la infraestructura:

DESARROLLO Y DISEÑO
 con la búsqueda selectiva de proyectos en geografías prioritarias y promoción de nuevos proyectos que satisfagan las necesidades de clientes y futuros usuarios de las infraestructuras. Destaca la contribución de la Oficina Técnica proponiendo diseños más eficientes que reducen costes y mejoran la competitividad y rentabilidad del proyecto (ingeniería de valor).

CONSTRUCCIÓN
 alinear los intereses entre el negocio de construcción y el de concesiones así como el "de-risking", son clave para maximizar el valor de los proyectos y mitigar los riesgos asumidos por Ferrovial como inversor. La compañía se centra en el cumplimiento de los plazos y los estándares de calidad incidiendo en la valoración de clientes y usuarios.

FINANCIACIÓN
 optimizando las estructuras de financiación a lo largo de la vida de los proyectos y rotando activos maduros para financiar el crecimiento futuro. De esta forma se maximiza el valor del proyecto y el retorno a los accionistas.

OPERACIÓN
 gestionando activos complejos y mejorando su eficiencia operativa en el día a día. La innovación y los centros de excelencia son clave para desarrollar soluciones diferenciales, rentables y mejorar la experiencia de clientes y usuarios de las infraestructuras.


MANTENIMIENTO
 con foco en la prestación de una oferta integrada de servicios estableciendo relaciones a largo plazo con los clientes.



FOTO: Aeropuerto de Heathrow. Londres, (Reino Unido).

AUTOPISTAS

CONCESIONES

27

ACTIVOS EN 10 PAÍSES

KILÓMETROS

1.984 KM

DIVIDENDOS

290 M€

27% DEL FLUJO TOTAL (EX-INFRA)

Cintra es una compañía líder en la promoción privada de infraestructuras de transporte en todo el mundo, por número de proyectos y volumen de inversión. Cuenta con 20.779 millones de euros de inversión total gestionada, con proyectos tecnológicamente innovadores y altos estándares de calidad.

ENTORNO

El entorno en el que Cintra desarrolla sus negocios presenta globalmente una elevada necesidad de nuevas infraestructuras, incluyendo las que resuelven problemas de congestión de tráfico o derivados de la concentración de población en zonas urbanas. Dichas infraestructuras requieren una elevada financiación, que dadas las restricciones presupuestarias en las Administraciones Públicas, aumentan la necesidad de participación del sector privado. Por otro lado, la competencia es cada vez mayor, principalmente en proyectos ya construidos y maduros (*brownfield*) donde la presencia de fondos de infraestructuras y de pensiones es creciente.

AUTOPISTAS MANAGED LANES NTE-LBJ

En Dallas, Texas, Ferrovial se enfrentó con éxito al enorme reto de ingeniería, de crear nuevas vías en una de las áreas más concurridas y de mayor crecimiento del país a la vez que mantenía abierto el tráfico. Las *Managed Lanes*, con su gestión dinámica del tráfico, han mejorado las condiciones para los usuarios de estas autopistas y del corredor: las horas de congestión al día se han reducido más de un 60%, la velocidad media se ha incrementado un 10-15%, se ha contribuido

a reducir sensiblemente las emisiones de CO₂ y ha mejorado la seguridad de los conductores.



PRINCIPALES ACTIVOS

Cintra posee un 43,23% de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá) y las autopistas *Managed Lanes*, NTE y LBJ en Texas (EE.UU.), en las que cuenta con una participación de un 56,7% y 51% respectivamente. Los activos anteriores, funcionan con sistemas de peaje *free flow* (peajes sin barreras), y destacan por su larga duración y amplia flexibilidad tarifaria. En las *Managed Lanes* las tarifas son dinámicas, ajustándose en función de la velocidad media o del número de vehículos que transitan por ellas, garantizando una velocidad mínima a los conductores.

CREACIÓN DE VALOR

Reducción de riesgos o *de-risking*

El precio de una concesión lo determina, entre otros factores, la tasa interna de retorno (TIR) a la que se licita, resultado de añadir a la tasa libre de riesgo una prima que considere los riesgos asumidos por los accionistas cuando invierten en la misma (construcción, financiación, operación y tráfico, principalmente). Cintra busca reducir o eliminar dichos riesgos a medida que avanza la operación de la concesión, disminuyendo la prima que el mercado exige sobre la valoración de los activos, lo que a su vez aumenta su valor. Este proceso de creación de valor no requiere que se mejoren las previsiones de volumen, sino que se cumplan las estimaciones iniciales.

Por ejemplo, las autopistas NTE y LBJ (Texas, EE.UU.), que entraron en explotación en 2014 y 2015, respectivamente, han eliminado ya todo el riesgo de construcción. En sus primeros años de operación (dos en NTE y uno en LBJ), ambas concesiones han alcanzado las previsiones originales de ingresos y, aunque continúan en periodo de *ramp-up*, han reducido ya una parte significativa de los riesgos operacionales.

Eficiencias operativas y financieras

Cintra busca maximizar los flujos de caja operativos mediante la gestión eficiente y la innovación, incorporando la tecnología más avanzada disponible y buscando sinergias con otras autopistas de la compañía, garantizando siempre la satisfacción de los usuarios y respondiendo a sus necesidades. Asimismo, Cintra también busca financiaciones en sus proyectos que optimicen los retornos para el accionista y se adapten lo más posible a la generación de caja del proyecto.

Para maximizar los flujos de caja operativos, en 2016 Cintra ha empezado a utilizar técnicas de *Big Data* para conocer mejor el comportamiento de los conductores, con un objetivo doble:

- **Mejorar la fiabilidad de las estimaciones de tráfico e ingresos de nuevos proyectos:** por ejemplo, en el estudio de tráfico de los *Managed Lanes* de la autopista I-66, se utilizaron datos de congestión y patrones de viaje recogidos en el corredor mediante GPS. Esto permitió conocer los niveles y lugares de congestión, los movimientos de los

usuarios con un detalle y una fiabilidad muy superiores a anteriores proyectos de tarificación dinámica, y mejorar la conectividad, incrementando la captación de la autopista.

- **Maximizar los ingresos de los proyectos en operación:** la autopista 407 ETR incorpora en la optimización de su política tarifaria la información de *Big Data* de los conductores, tanto de la propia 407 ETR como de su vía competidora alternativa.

Como ejemplo de financiación eficientes, en 2016 Cintra ha refinanciado la autopista Ausol (España), con una nueva emisión de más de 500 millones de euros (primer bono de proyecto con riesgo de demanda en Europa), con un plazo de 30 años y un coste del 3,75%, lo que en adelante reducirá sustancialmente la carga financiera del proyecto, incrementando los flujos de caja para el accionista.

Renegociación de contratos

En la larga vida de los contratos de concesión y financiación, es usual que deban renegociarse modificaciones como consecuencia de cambios en las necesidades de las Administraciones, variaciones en las características de los corredores en los que se implanta la infraestructura o por la situación de los mercados financieros. En estos casos, Cintra propone soluciones a las Administraciones o entidades financieras que resuelven sus problemas y mejoran el perfil de riesgo del activo y/o su generación de flujos de caja para el accionista.

Proyectos *greenfield* de alta complejidad

Cintra se enfoca prioritariamente en proyectos *greenfield* complejos dado su elevado potencial de creación de valor y el grado de competitividad que le proporciona la experiencia acumulada por ella y por Ferrovial Agroman, que durante 45 años han liderado en el sector las soluciones tecnológicas punteras en proyectos innovadores.

La colaboración de Cintra con Ferrovial Agroman en las licitaciones genera dos ventajas competitivas adicionales. Por un lado, la experiencia y valía de la Oficina Técnica de la cons-

tructora que permite optimizar el diseño, mejorando así los precios para el cliente y manteniendo rentabilidades acordes con los riesgos del proyecto. Por otro, al ser los dos negocios parte de Ferrovial, están alineados en buscar la solución que maximiza el valor del activo, optimizando el *mix* de inversión inicial y los gastos de operación y mantenimiento futuros, así como incrementando la captación de ingresos. Esto permite minimizar la necesidad de fondos públicos y sirve, además, para atraer a nuevos inversores financieros.

Así se observa en la reciente adjudicación de la autopista I-66 (Virginia, EE.UU.), un proyecto *Managed Lanes* de elevada complejidad técnica y alto valor concesional, con una inversión superior a 3.000 millones de dólares y un plazo concesional de 50 años. En su oferta, Cintra presentó varias mejoras al diseño que eliminaron la necesidad de fondos públicos. Esto le permitió ganar la licitación.

Rotación activos maduros

Tras la reducción de riesgos, el valor creado se cristaliza mediante la venta de proyectos maduros a otros inversores, canalizando los ingresos obtenidos hacia la inversión en nuevos activos con un potencial de rentabilidad superior (mayor prima de riesgo).

En 2016, Cintra alcanzó un acuerdo con el fondo de infraestructuras holandés DIF para la transmisión del 46% de la autopista M4 y 75% de M3, ambas en Irlanda, por 59 millones de euros. Como resultado, Cintra pasará a ser titular de un 20% en ambas concesiones, manteniéndose como socio industrial de referencia.

Sociedad: infraestructuras socialmente responsables

Por su elevada complejidad, innovación y eficiencia, los proyectos que desarrolla Cintra ofrecen soluciones sostenibles que mejoran la congestión en grandes urbes, reducen la contaminación, disminuyen los accidentes, elevan la satisfacción de los usuarios y, en definitiva, contribuyen de forma sustancial a mejorar la calidad de vida de las personas de las comunidades en las que están localizados los activos.

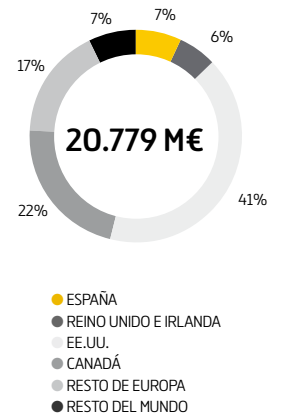
Usuario: servicio personalizado

El servicio a los usuarios es una prioridad para Cintra, que utiliza las nuevas tecnologías disponibles para desarrollar y explotar nuevos canales de comunicación entre clientes y compañía.

Empleados: movilidad interna y apoyo al mérito

En Cintra se busca facilitar oportunidades para el desarrollo profesional de todos los empleados, promoviendo la movilidad interna (funcional y geográfica) y asegurando que el mérito sea el factor determinante en la carrera profesional de cada uno de ellos. La movilidad interna se observa en que, de la plantilla de estructura y durante 2016, un 19% de los empleados ha tenido la oportunidad de cambiar de posición, un 26% está actualmente desempeñando un puesto de trabajo en una asignación internacional y un 35% ha tenido una asignación internacional en Cintra.

INVERSIÓN GESTIONADA



NUEVAS HERRAMIENTAS DE GESTIÓN DE USUARIOS

Para mejorar el servicio a los usuarios se han desarrollado nuevas herramientas tales como “*TEXpress Lanes Care*”, en las autopistas NTE y LBJ para el correcto registro, gestión y respuesta de todas las comunicaciones que se reciben de los usuarios. Por otra parte, “*Satelise*”, la *App*en Autema (España) para el pago de peaje con tecnología GPS mediante *Smartphone*, evita al usuario la necesidad de detenerse para realizar el pago. Se espera implantar esta aplicación en otras autopistas.



SERVICIOS

VENTAS (M€)

6.078

71% INTERNACIONAL

CARTERA (M€)

24.431

76% INTERNACIONAL

FLUJO DE OPERACIONES (M€)

395

37% DEL TOTAL

Ferrovial Servicios es un referente internacional en el mercado de mantenimiento y operación de infraestructuras públicas y privadas de transporte, medio ambiente, industriales, recursos naturales (petróleo, gas y minería) y *utilities* (agua y electricidad), y en la prestación de servicios de *facility management*.

La compra de Broadspectrum en 2016, ha supuesto un cambio significativo para la compañía, aumentando su presencia internacional, reforzando su cartera de servicios y su posición de liderazgo en nuevas geografías (Australia y Nueva Zelanda), facilitando la entrada en nuevos sectores (petróleo, gas, energía y telecomunicaciones) y permitiéndole contar con una importante plataforma de crecimiento en EE.UU, Canadá y Chile.

ENTORNO

El entorno en el que la compañía desarrolla sus actividades se caracteriza por una tendencia hacia la externalización y una mayor demanda de servicios públicos y privados más especializados, con diferencias dependiendo de las geografías:

En **Reino Unido**, el entorno continúa siendo complicado por las reducciones presupuestarias de algunos clientes,

ADQUISICIÓN DE BROADSPECTRUM

Ferrovial cerró en mayo de 2016 la compra de Broadspectrum en Australia. Se trata de una operación estratégica en un país estable, con un crecimiento sostenido e inversión en infraestructuras.

Broadspectrum aporta ya en 2016 a Ferrovial unos 1.400 millones de facturación, 25.000 empleados y una cartera de más de 6.000 millones. Pero, sobre todo, aporta diversificación geográfica, conocimiento del mercado y experiencia en ámbitos como petróleo, gas, energía y telecomunicaciones.



fundamentalmente las Administraciones Locales, y por la incertidumbre generada por el *Brexit*. En este sentido Amey ha puesto en marcha en 2016 un plan de reestructuración ("*Fit 4 Future*"), para adecuar la compañía al nuevo entorno.

En **España**, a pesar de la incertidumbre política y el bajo nivel de licitaciones de las Administraciones Públicas, Ferrovial Servicios ha conseguido una mejora de los márgenes, manteniendo el nivel de actividad con clientes públicos y creciendo en el sector privado.

El **mercado australiano** con crecimientos anuales del PIB del 3% está experimentando una transformación de su modelo económico, disminuyendo la importancia de los recursos naturales para la economía del país, y orientando el crecimiento a través del sector servicios y el desarrollo de las infraestructuras.

En el **mercado norteamericano**, los sectores en los que opera la compañía (mantenimiento de infraestructuras, petróleo y gas) presentan una evolución positiva con grandes expectativas de desarrollo y oportunidades.

CREACIÓN DE VALOR

Recurrencia en la generación de caja y eficiencia operativa

La compañía tiene un foco claro en la generación de flujos de caja operativos, la optimización de la inversión, y la mejora continua de la eficiencia operativa a nivel de costes de estructura y de contratos. Dicho foco se da en todos los niveles de la organización, desde el gestor de contratos a las unidades corporativas, y está soportado por sistemas y procesos que lo facilitan.

En Amey, una vez completado en 2016 el programa de reestructuración que ha supuesto una reducción de aproximadamente 900 empleos, comienza la siguiente fase de "*Fit 4 Future*", cuyo objetivo es poner el foco en la eficiencia de los contratos y la optimización de los procesos administrativos.

Amplio potencial de crecimiento. Adquisiciones selectivas

Las expectativas de crecimiento en contratos de servicios, en mercados en los que opera Ferrovial Servicios (tales como Australia o Estados Unidos), junto a su aproximación selectiva hacia proyectos complejos, especializados e innovadores, favorecen las oportunidades de crecimiento orgánico en cada una de las áreas de negocio. Por otro lado, la integración de nuevas sociedades como la mencionada Broadspectrum o Siemsa y Biotrans (España), permiten maximizar las oportunidades de crecimiento en nuevos sectores y mercados.

Proveedor de referencia. Oferta Integrada de servicios

Ferrovial Servicios cuenta con una amplia oferta de servicios, con importantes clientes públicos y privados y con actividad en diversos sectores (transporte, justicia, sanidad, telecomunicación-

ciones, recursos, industrial, minería y utilities). Esta diversificación junto a su modelo de negocio, organizado geográficamente, posicionan a la compañía como uno de los proveedores de referencia en los mercados donde tiene presencia.

Soluciones Innovadoras y Contrastadas

El desarrollo de nuevos modelos y soluciones diferenciales y la transferencia de conocimiento a toda la organización se lleva a cabo a través de los denominados Centros de Competencia. Sus principales áreas de actuación son las siguientes:

- **“Asset Management”**: conjunto de soluciones integradas de consultoría, diseño y gestión de activos. Busca equilibrar los riesgos y costes de los activos de infraestructuras, así como maximizar su vida útil.
- **Ciudades**: aportando soluciones innovadoras y nuevos modelos de servicios urbanos.
- **Eficiencia Energética y “Facility Management”**, gestión integral de instalaciones públicas y privadas y optimización de la eficiencia energética.
- **Medio Ambiente**: orientado al desarrollo de la economía circular, y cubriendo todo el ciclo de vida de residuo, incluyendo soluciones de tratamiento y valorización energética.
- **Desarrollo de nuevos modelos de servicios** en los sectores de petróleo, gas y minería.

Clientes: prestación diferencial

La búsqueda de la eficiencia, la optimización de soluciones y procesos, la flexibilidad y capacidad técnica

de sus empleados, además de un profundo conocimiento del mercado y de las necesidades de los clientes, permiten a la compañía aportar prestaciones diferenciales, optimizadas y ajustadas a sus necesidades.

Empleados: transferencia de conocimiento y colaboración

El Modelo de Gestión de Recursos Humanos permite desplegar las capacidades que el negocio necesita en cada momento, en un entorno seguro y socialmente responsable. Para ello, la gestión de talento y la movilidad de los empleados son pilares fundamentales, al facilitar la transferencia de conocimientos y la colaboración entre las diferentes áreas de negocio. Durante 2016, en torno a 600 profesionales de Ferrovial Servicios han participado en programas de gestión de talento y el 60% de las vacantes han sido cubiertas con candidatos internos. La seguridad en el trabajo constituye otro de los pilares fundamentales; un claro ejemplo es la campaña *“Target Zero”* impulsada por Amey sobre Seguridad y Salud en el trabajo, que ha sido galardonada con el premio *“HR Excellence Awards 2016”*.

Sociedad: soluciones innovadoras

La gestión integral de los servicios y una mayor racionalidad en el control de los costes y en la renovación de los activos aumentan la calidad, seguridad y vida útil de los mismos beneficiándose de ello todos los ciudadanos.

Un ejemplo de solución innovadora para la sociedad y usuarios, es el contrato *Forth Road Bridge* en una de las principales arterias de tráfico de Edimburgo, Reino Unido.

REHABILITACIÓN DE FORTH ROAD BRIDGE (FRB)

La rotura de uno de los eslabones de los extremos del puente en una de las principales arterias de tráfico de Edimburgo, Reino Unido, ponía en grave peligro la seguridad de los conductores. La rapidez en la solución era uno de los factores clave para minimizar las disrupciones de tráfico que su cierre generaba. La solución aportada por Amey y realizada en tiempo récord, mejorando las estimaciones de plazo previstas, fue calificada por el Parlamento Escocés como “acontecimiento de relevancia nacional”. Además, el proyecto ha sido reconocido con el prestigioso premio *“People’s Choice Award”* del *“Institute of Civil Engineers”* por mejorar la calidad de vida de los ciudadanos así como los premios *“The Travel Information and Marketing Award”* y *“Highway Partnership Award”* por su enfoque y medidas de comunicación a los usuarios puestas en marcha durante las fases de cierre y reapertura del puente al tráfico.



CONSTRUCCIÓN

VENTAS (M€)

4.194

83% INTERNACIONAL

CARTERA (M€)

9.088

83% INTERNACIONAL

FLUJO DE OPERACIONES (M€)

245

25% DEL TOTAL

Ferrovial Agroman es uno de los líderes mundiales en la construcción de grandes infraestructuras de transporte, siendo también reconocida por su capacidad de ejecución de todo tipo de proyectos de obra civil, industrial, edificación y agua.

La compañía cuenta con una amplia experiencia avalada por más de 540 km ejecutados de túneles, 20.000 km de carreteras (incluyendo 4.500 km de autopistas) y 5.200 km de ferrocarril (incluyendo 1.000 km de Alta Velocidad).

Mantiene presencia estable en mercados estratégicos como EE.UU., Polonia, España, Reino Unido, Australia, Canadá y Latinoamérica.

ENTORNO

Ferrovial Agroman enfoca su actividad principalmente al **mercado de construcción internacional**, caracterizado por una importante competencia, tanto de constructoras globales como de empresas locales. Su planteamiento estratégico, a diferencia de otros competidores, concentra la actividad en grandes países seleccionados, con economías desarrolladas y una apuesta decidida por modernizar sus infraestructuras. Estos países aportan un *pipeline* tangible de más de 130.000 millones de euros en proyectos técnicamente complejos, que permiten ser optimistas respecto al futuro.

La apuesta histórica por el mercado de Polonia a través de Budimex, presenta una perspectiva favorable a medio plazo, tras el relanzamiento a finales de 2016 de las inversiones en Carreteras, Ferrocarril y Energía por parte de su nuevo Gobierno.

El foco en la actividad internacional, ha permitido superar la fuerte contracción del mercado local de España, que continuó en 2016 a pesar de la incipiente recuperación de la edificación privada.

CREACIÓN DE VALOR

Gestión de riesgos

El negocio de Construcción se caracteriza por volúmenes altos y márgenes ajustados, por lo que es fundamental una buena selección de proyectos y una óptima gestión de riesgos, tanto

en la fase de licitación como en la de ejecución. En la primera fase se seleccionan países con suficiente seguridad física y jurídica, proyectos en los que hacer valer las ventajas competitivas técnicas y de gestión de Ferrovial y socios expertos, evitando errores en precio, plazo y condiciones contractuales, difíciles de mitigar posteriormente en la fase de ejecución.

Esta cultura de gestión de riesgos ha permitido a Ferrovial Agroman, por ejemplo, ser reconocida por destacados clientes internacionales para la ejecución de proyectos de Ferrocarriles de Alta Velocidad, en los que pocos contratistas ofrecen garantías suficientes por su tamaño y estándares técnicos en calidad y seguridad. En 2016, Ferrovial Agroman ha resultado adjudicatario de grandes contratos como el *Design & Build (D&B) del Package 4 del California High Speed Rail* o el *Early Contractor Involvement* para la planificación, diseño y trabajos preliminares de Sección Central del *High Speed 2 (HS2) Londres-Birmingham*.

Internacionalización selectiva

Ferrovial Agroman mantiene el foco internacional en cinco países clave: EE.UU., Reino Unido, Polonia, Australia y Canadá. Además, está presente en países estables de Latinoamérica (entre otros Chile, Colombia, Brasil y Perú) y en otros países seleccionados, mediante grandes proyectos específicos con socios locales expertos, como la Autopista D4/R7 de Bratislava (Eslovaquia), adjudicada en 2016.

En base a esta estrategia, se evita licitar en países nuevos de menor interés, concentrando esfuerzos en los países con presencia estable.

Obras singulares y complejas, con amplia diversificación sectorial

La compañía está especializada en la ejecución de proyectos de gran complejidad técnica incluyendo, junto a su liderazgo internacional en infraestructuras de transporte, otras grandes obras civiles, industriales, de edificación singular o de tratamiento de agua.

AUTOPISTA I-66 (VIRGINIA, EE.UU.)

Este proyecto de 2.000 millones de euros de inversión en construcción, incluye la ejecución de 35 km a lo largo del corredor de la I-66 entre la ruta 29 en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C. I-495. Es un ejemplo de valor aportado al cliente y a la comunidad, en el que el diseño excede los estándares requeridos, eliminando 57 conflictos con servicios afectados, evitando la expropiación de casi dos hectáreas, manteniendo operativos todos los carriles actuales durante la fase de construcción y mejorando la seguridad del tráfico en 15 puntos concretos.



Ferrovial Agroman logra diferenciarse gracias a la experiencia y presencia internacional de su Oficina Técnica, concentrada en la búsqueda de soluciones de ingeniería óptimas para cada cliente y proyecto. En 2016, se firmó el contrato y se alcanzó el cierre financiero de la Autopista I-285/SR 400 en Atlanta, EE.UU., ubicada en un entorno de elevada congestión de tráfico. Su diseño supondrá un ahorro conjunto a los usuarios de 20.000 horas diarias, minimizando además el impacto de las obras, en una zona que acoge a 5.000 empresas y en la que diariamente trabajan 123.000 personas.

Destaca la creciente diversificación en Obra Industrial, con varios proyectos relevantes en ejecución, la finalización de la incineradora de Bialystok (Polonia), y nuevas adjudicaciones como la incineradora de Vilna (Lituania) o dos centrales hidroeléctricas en Portugal. También es reseñable el refuerzo de la actividad en plantas de tratamiento de agua en un mercado con gran potencial como el de Texas (EE.UU.), tras la adquisición de la especialista Pepper Lawson.

Innovación como motor de la mejora continua

Buena muestra de ello es la implementación progresiva de "Ferrovial Agroman Infrastructure Lifecycle Management" (FILM), que aplica la tecnología de diseño y gestión de construcción "Building Information Modelling" (BIM) en el ciclo completo de vida de infraestructuras y edificaciones.

Ferrovial Agroman utiliza BIM en más de veinte grandes proyectos internacionales, como la Autopista M8/M73/M74 (Reino Unido), reconocida en los "Irish BIM Innovation Awards", la Autopista Warrell Creek (Australia), el proyecto Thames Tideway Tunnel en Londres (Reino Unido) o la Autopista North Tarrant Infrastructure en Texas (EE.UU.).

Disciplina financiera y control de costes

En la cultura de Ferrovial Agroman es esencial el control de costes y de planificación de obra, habiendo desarrollado herramientas propias, como el sistema de gestión de obras In-site, que permiten un control ágil, con el grado de detalle necesario.

Esta es una de las bases de varios años continuados de rentabilidad sobre ventas muy superior a la de los principales competidores europeos. En 2016 el RBE sobre ventas superó nuevamente el 8%, con la habitual alta conversión en caja que muestra el flujo de operaciones antes de impuestos de 245 millones de euros.

Durante el año, Budimex fue galardonado con el premio "Wprost Eagle" en la categoría de Mayor Beneficio Promedio, valorando su contribución al desarrollo económico del país.

Clientes: enfoque integrado

La colaboración con el resto de los negocios de Ferrovial, permite a Ferrovial Agroman ofrecer una solución integrada, que aporta valor añadido al cliente, a la vez que maximiza la competitividad de las ofertas y facilita el cumplimiento de los objetivos de rentabilidad y gestión de caja.

El éxito de esta colaboración se ha plasmado en 2016 en la adjudicación de grandes proyectos, como la Autopista I-66 en Virginia (EE.UU.) junto a Cintra, en la que han sido claves las optimizaciones al diseño superando los estándares requeridos por el cliente.

Empleados: gestión del talento

La compañía destaca por la experiencia, movilidad y valía profesional de sus equipos, manteniendo el talento de sus profesionales, añadiendo know-how local y técnico con nuevas contrataciones, y reteniendo a los más jóvenes mediante oportunidades atractivas de desarrollo.

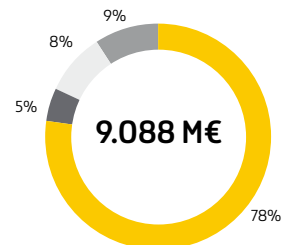
Sociedad: calidad, seguridad e impacto medioambiental

Ferrovial Agroman fue distinguida en Reino Unido con el Galardón de Oro de los "Considerate Constructors Awards" por trabajos en el Aeropuerto de Heathrow, que reconoce el compromiso para la mejora de la calidad e imagen de la construcción conforme a los más altos estándares.

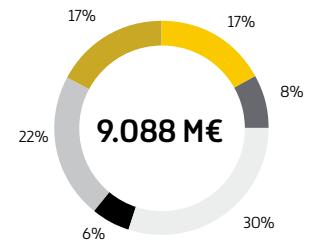
En Ferrovial Agroman, se considera que a través de la innovación se pueden desarrollar nuevas pautas de actuación, tecnologías y medidas de seguridad, que contribuyen a alcanzar el objetivo de Target Zero de accidentes. En 2016, la Autopista LBJ Express en Texas (EE.UU.) recibió el "Award of Merit for Safety" de "Engineering News Record" y la filia Webber el Premio a la Seguridad de Grandes Contratistas de la "American Road and Transportation Builders Association".

El compromiso de la compañía con el medio ambiente se traduce en la oferta de soluciones que reducen al máximo el impacto derivado de su actividad. Prueba de ello, es el galardón "Green Apple Gold Award" otorgado a la obra Northern Line Extension del Metro de Londres (Reino Unido), por la implementación por primera vez en un gran programa de infraestructuras de un sistema capaz de medir en tiempo real parámetros medioambientales.

DETALLE CARTERA



- OBRA CIVIL
- EDIFICACIÓN RESIDENCIAL
- EDIFICACIÓN NO RESIDENCIAL
- INDUSTRIAL



- ESPAÑA
- REINO UNIDO
- EE.UU. Y CANADÁ
- AUSTRALIA
- POLONIA
- RESTO DEL MUNDO

EUROPEAN WOMEN IN CONSTRUCTION AND ENGINEERING AWARDS

Dos empleadas de Ferrovial Agroman galardonadas como "Best Woman Contractor" y "Best Woman Civil Engineer" y once finalistas en los European Women in Construction & Engineering Awards (MICE Awards), que reconocen a las mejores profesionales en los sectores de la construcción y de la ingeniería en Europa. Ferrovial está firmemente comprometida con la igualdad efectiva de oportunidades entre hombres y mujeres, lo que conlleva establecer mecanismos internos para aflorar el talento femenino dentro y fuera de la organización.



AEROPUERTOS

PASAJEROS

90 MILLONES

DIVIDENDOS RECIBIDOS (M€)

134

13% DEL FLUJO TOTAL (EX-INFRA)

Ferrovial Aeropuertos, uno de los principales operadores privados del mundo, es el mayor accionista de los aeropuertos de Heathrow, Glasgow, Aberdeen y Southampton

Tras la adquisición de Transchile en octubre de 2016, el área ha diversificado sus negocios con la incorporación de la actividad de transmisión eléctrica.

ENTORNO

El negocio de la gestión de aeropuertos cuenta con un marco regulatorio muy definido. El año 2016 se ha caracterizado de nuevo por el crecimiento en el volumen mundial de pasajeros, si bien es aún una incógnita el impacto que el *Brexit* tendrá sobre el tráfico e ingresos de los aeropuertos británicos. En paralelo, la inversión en activos aeroportuarios suscita cada vez un mayor interés y competencia, con una actividad creciente por parte de fondos de infraestructuras y de pensiones.

Por otra parte, la actividad de transmisión de electricidad presenta nuevas oportunidades de crecimiento para Ferrovial, tanto por la importante inversión en infraestructuras prevista en los próximos años, como por las diferentes geografías en las que se desarrollará. El entorno competitivo posiciona a Ferrovial como uno de los pocos operadores globales con capacidades en ingeniería y construcción.

PRINCIPALES ACTIVOS

Ferrovial Aeropuertos es el principal accionista y socio industrial de **Heathrow Airport Holdings (HAH)**, con una participación del 25%. HAH es a su vez propietario de Heathrow, el mayor aeropuerto de Europa y uno de los de mayor tráfico del mundo. Asimismo, Ferrovial Aeropuertos actúa como socio industrial y es propietario del 50% de los aeropuertos no regulados de **Aberdeen, Glasgow y Southampton** (agrupados bajo la marca AGS). En total, los activos de Ferrovial Aeropuertos dan servicio a más de 90 millones de pasajeros. En el aeropuerto de Heathrow operan 81 aerolíneas que ofertan vuelos a 194 destinos.

En cuanto a Transchile, la línea de transmisión eléctrica adquirida tiene una longitud de 204 kilómetros entre las subestaciones de Charrúa y Cautín, ubicadas en las regiones de Biobío y la Araucana en el sur de Chile.

CREACION DE VALOR

Enfoque integrado

El enfoque integrado con los negocios de Construcción y Servicios, unido a la experiencia en gestión y financiación de Ferrovial Aeropuertos, genera capacidades únicas en los procesos de licitación que diferencian a la compañía de otros competidores, como fondos de infraestructuras, operadores aeroportuarios o empresas constructoras. Así lo pone de manifiesto el proyecto del New Great Hall del Aeropuerto Internacional de Denver, en el que Ferrovial Aeropuertos lidera el consorcio seleccionado como *preferred bidder* para la remodelación de la *Terminal Jeppesen* y la negociación del contrato de concesión de la zona comercial, siendo Ferrovial Agroman el principal encargado de dicha remodelación.

Eficiencia operativa

Ferrovial Aeropuertos busca la mayor eficiencia en los costes operativos y la estructura financiera de sus activos, junto con soluciones comerciales innovadoras. Durante 2016, el esfuerzo en el control de los gastos en Heathrow y los ahorros derivados de las iniciativas comenzadas en 2015, permitieron incrementar el resultado bruto de explotación en un 4,7% en términos comparables. Los gastos de personal se beneficiaron del acuerdo para modificar las condiciones del plan de pensiones, la adopción del programa de bajas voluntarias y las mejoras en los niveles salariales de las nuevas incorporaciones. Asimismo, el aeropuerto completó la oferta comercial de la Terminal 5 con la mejora de su zona de catering y se llevó a cabo la remodelación del área comercial de la Terminal 4.

ABERDEEN, GLASGOW, SOUTHAMPTON (AGS)

La integración de los tres aeropuertos se ha realizado con éxito, tanto en plazos como en costes desde su adquisición en 2014. En la actual fase de transformación de los activos, sus principales variables operativas y de calidad de servicio han mejorado a través de múltiples iniciativas comerciales. Se han registrado mayores ingresos aeronáuticos, han aumentado los ingresos comerciales por la remodelación y transformación de la terminal de Glasgow, se han implantado nuevas tarifas de acceso de viajeros al aeropuerto y se han reducido los costes operativos. Como principales hitos, cabe destacar la incorporación de 13 nuevas aerolíneas y un incremento del 22% en el RBE desde su adquisición y la remodelación de la Terminal de Aberdeen (50% de superficie adicional principalmente comercial).



En cuanto a AGS, la mejora del resultado bruto de explotación en 2016 ha sido posible gracias a iniciativas de ahorro de costes y mejora de los ingresos. Los costes se han reducido principalmente por el nuevo acuerdo alcanzado para la modificación de las condiciones del plan de pensiones, la adaptación de la base de costes en Aberdeen a la actual previsión de tráfico y la renegociación del contrato de autobuses en Glasgow. Por su parte, los ingresos se han incrementado ayudados por la remodelación de la Terminal de Glasgow, que ha mejorado su flujo de pasajeros e incrementado su superficie comercial, nueva tarifa de acceso de viajeros en Aberdeen y Southampton y la renegociación del contrato de catering de Glasgow.

Compromiso con la innovación

Ferrovial Aeropuertos promueve el desarrollo de diferentes proyectos con el objetivo de mejorar la operativa y minimizar el impacto medioambiental de sus activos. En este ámbito, cabe destacar los siguientes proyectos:

- **Digital pax experience (Glasgow):** proyecto de optimización de la relación del pasajero con el aeropuerto a través del entorno digital.
- **Noise to energy (Heathrow):** desarrollo de un sistema que captura el ruido de las aviones para convertirlo en energía eléctrica.

Pasajeros: experiencia del usuario

La calidad en el servicio y la mejora continua de las operaciones son claves para Ferrovial Aeropuertos. Este esfuerzo se refleja en la calificación obtenida en las encuestas sobre satisfacción de los pasajeros de *Airports Council International (ACI)* y los numerosos premios que reconocen el enfoque para la mejora de la experiencia del pasajero.

En Heathrow, el 84% de los pasajeros valoran su experiencia en el aeropuerto como “muy buena” o “excelente”, según la Encuesta Independiente de Calidad de Servicios Aeroportuarios elaborada por ACI. Asimismo, en 2016 obtuvo por primera vez el premio de *ACI Europe* al “Mejor aeropuerto europeo del año” en la categoría de más de 40 millones de pasajeros y de nuevo, en los premios *SkyTrax 2016*, fue reconocido como “Mejor aeropuerto de Europa occidental”, “Mejor aeropuerto para ir de compras” y “Mejor terminal de aeropuerto del mundo” (Terminal 5).

Glasgow recibió el premio de *ACI Europe* al “Mejor aeropuerto europeo del año” en la categoría de entre 5 a 10 millones de pasajeros y el de “Mejor aeropuerto del año” en los *Scottish Transport Awards*. Además, recibió distinciones como “Mejor empresa del año de más de 51 empleados” y “Negocio del año” según el Banco de Escocia.

Empleados: movilidad y diversidad

La compañía apuesta por el desarrollo profesional de sus equipos a través de programas de formación y de movilidad,

tanto funcional como geográfica. Durante 2016, el 18% de los equipos han realizado algún tipo de movilidad o asignación temporal, ya sea dentro del negocio, en alguno de los activos o dentro de Ferrovial. Además, se trata de una división joven (con una media de edad de 42 años), que apuesta por la diversidad y pluralidad (35% son mujeres).

Sociedad: compromiso con la comunidad

Ferrovial Aeropuertos mantiene un firme compromiso con el crecimiento sostenible de sus activos y con la atención a las comunidades asentadas en sus entornos.

Responsible Heathrow 2020 es el compromiso suscrito por Heathrow para apoyar el crecimiento en el Reino Unido sin desatender su impacto medioambiental, y cuyo objetivo final es desarrollar un plan de sostenibilidad que se presentará en 2017.

La huella energética de Heathrow continuó disminuyendo en 2016, alcanzado el objetivo de consumo fijado para 2020 de 6,5 kWh por pasajero. También en 2016, Heathrow presentó su segundo plan para la reducción de la huella de carbono y se unió a la campaña “*Go Ultra Low Company*” de la Oficina para Vehículos de Baja Emisión (OLEV), que insta a las grandes compañías a que al menos el 5% de su flota de vehículos sea eléctrico en 2020. Y además recibió el “*Ecomagination Award*” de *General Electric* en reconocimiento a su ahorro de agua.

Heathrow mantiene además su asociación con *Guardian Sustainable Business*, de la que cabe destacar su innovadora aproximación al reciclaje de los desechos de la cabina y sus investigaciones sobre el aeropuerto sostenible del futuro.

Cabe mencionar que la elección por parte del gobierno británico de apoyar la ampliación de capacidad en Heathrow, conlleva un compromiso medioambiental centrado en la mejora de la calidad del aire, la reducción del ruido y la promoción de medidas de compensación entre la comunidad local.

EXPANSIÓN DE HEATHROW

Tras el respaldo unánime de la *Airports Commission*, el pasado mes de octubre el Gobierno británico anunció la elección de la tercera pista de Heathrow como mejor alternativa. Tras este hito, será necesaria la aprobación parlamentaria del *National Policy Statement* posteriormente del *Development Consent Order* por el Secretario de Estado, que se espera tengan lugar entre finales de 2017 y finales de 2020. Este proyecto generaría 211.000 millones de libras en actividad económica, 180.000 nuevos empleos y 40 nuevas rutas para conectar Reino Unido con nuevas economías en crecimiento.

ASQ* HEATHROW

4,2 SOBRE 5

ASQ* AGS

4,1 SOBRE 5

* Airport Service Quality survey (ASQ): encuesta independiente a cargo de Airports Council International que puntúa de 0 a 5 el nivel de satisfacción global de los pasajeros de un aeropuerto.





SOLUCION PARA LA CONGESTIÓN URBANA

El tráfico en los grandes núcleos urbanos representa uno de los grandes problemas de la sociedad moderna. Las previsiones demográficas establecen que alrededor de 6.000 millones de personas se concentrarán en las ciudades hacia 2045, multiplicándose las áreas metropolitanas con más de 10 millones de habitantes. Ferrovial, de la mano de Cintra, ha desarrollado las managed lanes, una alternativa que está mostrando su eficacia para aportar soluciones innovadoras y sostenibles. Basadas en peajes sin barrera y con tarifa dinámica, garantizan una velocidad mínima a los conductores. Pero también garantizan una mayor seguridad y una mejora del medio ambiente, consecuencia de la reducción de las emisiones. La experiencia tejana en la NTE y la LBJ está respaldada por una satisfacción del cliente del 90 por ciento. La I-66 en Virginia será la próxima.



VISIÓN GENERAL

Los resultados de 2016 estuvieron marcados por la generación de caja operativa ex infraestructuras, alcanzando al cierre del ejercicio los 995 millones de euros (antes de impuestos), fruto de una contribución equilibrada con mayores dividendos de 407ETR, HAH y AGS y una mejora en el flujo operativo de Servicios (principalmente en el último trimestre). Este buen comportamiento ha permitido aumentar la remuneración al accionista (544 millones de euros frente a los 532 millones repartidos en 2015).

En 2016, destacó la positiva evolución de los activos de infraestructuras con sólidos crecimientos de tráfico y la consecución de la autopista I-66 (Virginia, EEUU). Además, se produjeron importantes adjudicaciones en Construcción y eventos financieros como la emisión de un bono de 500 millones de euros al 0,375% o la refinanciación de Ausol.

Además, durante el año se cerró la compra de Broadspectrum (Australia), la venta de Chicago Skyway y de participaciones en las autopistas irlandesas, así como un acuerdo para la venta de participaciones en dos autopistas portuguesas.

En términos comparables, las ventas crecieron ligeramente frente a 2015 (+1,2%) y el RBE disminuyó un -4,0% (-8,1% en cifras reportadas).

PRINCIPALES OPERACIONES CORPORATIVAS DE 2016:

- En febrero se cerraron las ventas de autopistas acordadas en 2015: venta de la participación de Cintra en **Chicago Skyway** a un consorcio de fondos de pensiones canadienses, que supuso 230 millones de euros de caja para Ferrovial (103 millones de euros de plusvalía neta) y la venta de participaciones en **M4 y M3** (Irlanda) al fondo holandés de infraestructuras DIF por 59 millones de euros (plusvalía neta de 21 millones). Ferrovial mantiene una participación del 20% en cada una de las autopistas irlandesas.
- En mayo, Ferrovial Servicios adquirió la compañía australiana **Broadspectrum** con un valor de empresa de 934 millones de euros (499 millones por el 100% del capital y 435 millones de deuda neta).
- En junio, se alcanzó un acuerdo con DIF para la venta del 51% de la autopista **Norte Litoral** y 49% de la de **Algarve**, ambas en Portugal. Ferrovial mantendrá una participación del 49% y 48%, respectivamente. El cierre de esta operación está a la espera de aprobación administrativa.
- En septiembre, Ferrovial anunció la entrada en el mercado de transmisión eléctrica a través de la compra de **Transchile**, compañía chilena propietaria de una línea de transmisión en el sur del país. Dicha operación se cerró en octubre 2016.

PRINCIPALES EVENTOS FINANCIEROS:

- En abril, se produjo la financiación del proyecto de construcción de la autopista I-285/SR400 (Atlanta, EEUU), el primer proyecto PPP de su clase con deuda bancaria exenta de impuestos en EEUU.
- En junio, se cerró la financiación de las autopistas D4-R7 (Eslovaquia).
- En septiembre, Ferrovial llevó a cabo la emisión de 500 millones de euros de bonos senior a 6 años con un cupón del 0,375%.

FERROVIAL EN 2016

Accionistas:

Evolución de los negocios

Empleados:

Personas

Seguridad y Salud

Clientes:

Innovación

Calidad y satisfacción de clientes

Sociedad:

Derechos Humanos

Medio Ambiente

Cadena de suministro

Comunidad

Gestión Fiscal Responsable

PRINCIPALES ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURAS:

Fuerte crecimiento operativo de **activos por puesta en equivalencia**: RBE +17,3% en 407ETR, +4,7% en HAH y +10,8% en AGS.

Importante crecimiento de dividendos de 407ETR (+5,3%), Heathrow (+8,3%) y AGS (+6,7%) frente al 2015. 407ETR pagó 790 millones de dólares canadienses, Heathrow 325 millones de libras y AGS repartió 64 millones de libras. En febrero de 2017, 407ETR anunció un incremento del +10,7% en el dividendo del 1T2017 (vs 1T2016).

POSICIÓN FINANCIERA:

La **posición neta de caja ex proyectos de infraestructuras**, alcanzó 697 millones de euros a cierre de 2016 (1.514 millones en 2015), impactada principalmente por la compra de Broadpectrum (934 millones). **La deuda neta de proyectos se situó en 4.963 millones de euros** (vs 6.057 millones en diciembre 2015). **La deuda neta consolidada alcanzó 4.266 millones de euros** (vs 4.542 millones de diciembre 2015).

EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

Autopistas: Mejoras significativas del tráfico de las principales autopistas, ayudado por la recuperación económica y el bajo precio del petróleo. 407ETR, principal activo del Grupo, mantuvo su fortaleza operativa, con un crecimiento del tráfico del +4,9% (+7,1% en 3T y +6,3% en 4T) con cuatro records de tráfico diario en el año, a pesar del incremento de tarifas de febrero y apoyado por la apertura de la 407Ext I, cuyo peaje fue gratuito hasta el 1 de febrero de 2017.

Servicios: Los resultados reportados fueron afectados negativamente por la debilidad de la libra esterlina y los recortes presupuestarios de Reino Unido y positivamente por la integración de Broadpectrum. En términos comparables, las ventas crecieron +2,8% y el RBE se redujo -12,9% principalmente por menores *project works* con mayor margen en Reino Unido y gastos procesales de Birmingham, parcialmente compensadas con nuevos contratos en *Utilities*.

Contrato de Birmingham: en septiembre de 2016 el juez de la *Technology & Construction Court* dictó sentencia favorable a Amey en el litigio con el Ayuntamiento de Birmingham sobre el alcance de los trabajos en la fase de *capex* del contrato. A raíz de la sentencia, se están manteniendo conversaciones con el Ayuntamiento para implementar la decisión judicial y normalizar las relaciones entre las partes.

Principales cifras del periodo:

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------------------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 10.759 | 9.701 | 10,9% | 1,2% |
| Resultado Bruto de Explotación | 944 | 1.027 | -8,1% | -4,0% |
| Resultado Explotación | 602 | 770 | -21,9% | -9,7% |
| Resultado neto | 376 | 720 | -47,7% | |
| Flujo ex proyectos | | | | |
| Flujo de operaciones sin IS | 995 | 889 | | |
| Flujo de inversión | -985 | -374 | | |
| Flujo de desinversión | 340 | 74 | | |
| Deuda neta | dic-16 | dic-15 | | |
| Deuda neta ex-proyectos Infra | 697 | 1.514 | | |
| Deuda neta consolidada | -4.266 | -4.542 | | |

*Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA:

En 2016, Ferrovial remuneró a sus accionistas con **544 millones de euros** (317 millones de compra de autocartera y 226 millones en dividiendo flexible), aumentando la cifra de 2015 (532 millones).

INDICES DE SOSTENIBILIDAD:

En 2016, Ferrovial renovó su permanencia en el índice de sostenibilidad Dow Jones (DJSI) por decimoquinto año consecutivo, en el FTSE4Good por decimoprimer año consecutivo, *Climate Disclosure Leadership Index* (CDL) y MSCI, entre otros.

Construcción: La finalización de proyectos en EEUU y la ralentización del mercado doméstico han impactado negativamente (ventas comparables -2,7%), parcialmente compensado por la fortaleza de Budimex (ventas comparables +8,1%). La rentabilidad se mantuvo en niveles elevados (margen RBE 8,1% vs 9,2% en 2015). Destaca el crecimiento de la cartera (+2,6% comparables) hasta 9.088 millones de euros (83% internacional) sin incluir importantes adjudicaciones conseguidas en 2016, como la *managed lane* I-66 (Virginia, EEUU). La cartera a cierre de año incluye nuevas adjudicaciones en mercados de referencia (EEUU, Polonia y Reino Unido) destacando un tramo de Alta Velocidad de California (EEUU), la circunvalación de la ciudad polaca de Olstyn, un tramo de autovía en la US-175 en Dallas (EEUU) y la adjudicación de la obra D4-R7 en Bratislava (Eslovaquia).

Aeropuertos: el tráfico de Heathrow alcanzó un máximo histórico (75,7 millones de pasajeros) +1,0% vs 2015, con más asientos vendidos en aviones de mayor tamaño y crecimiento en el tráfico a Europa, Asia Pacífico, Oriente Medio y Latinoamérica. El tráfico en AGS creció +2,8% (Glasgow +7,4%, Southampton +9,8%, Aberdeen -12,2%)

En julio, F. Aeropuertos fue seleccionado para iniciar negociaciones en el proyecto "*Great Hall*" en la terminal principal del Aeropuerto Internacional de Denver en el cual F. Agroman lideraría la construcción.

| | dic-16 | dic-15 | Var. |
|------------------------------|-----------|-----------|--------|
| Cartera de Construcción | 9.088 | 8.731 | 4,1% |
| Cartera Servicios global+JVs | 24.431 | 22.800 | 7,2% |
| Evolución del tráfico | dic-16 | dic-15 | Var. |
| ETR 407 (Km recorridos 000) | 2.640.770 | 2.517.214 | 4,9% |
| NTE (IMD) | 30.485 | 25.553 | 19,3% |
| LBJ (IMD) | 31.582 | 12.861 | 145,6% |
| Ausol I (IMD) | 14.637 | 13.165 | 11,2% |
| Ausol II (IMD) | 16.837 | 15.402 | 9,3% |
| Heathrow (Mn pasajeros) | 75,7 | 75,0 | 1,0% |
| AGS (Mn pasajeros) | 14,4 | 14,0 | 2,8% |

AUTOPISTAS

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 486 | 513 | -5,3% | 24,8% |
| RBE | 297 | 333 | -10,8% | 24,9% |
| Margen RBE | 61,1% | 64,9% | | |
| RE | 214 | 250 | -14,4% | 16,8% |
| Margen RE | 44,0% | 48,7% | | |

Las ventas de la división de Autopistas han crecido +24,8% en términos comparables vs el cierre de 2015, impactadas por el fuerte crecimiento en las autopistas *managed lanes* en EEUU y por el incremento del tráfico en la mayoría de los activos. Destaca el crecimiento de la autopista LBJ (*managed lanes*) abierta en su configuración completa en septiembre de 2015, que sólo contribuyó por tramos parciales en los nueve primeros meses de 2015. El RBE en términos comparables también muestra un fuerte crecimiento del +24,9%.

La cifra de evolución comparable aísla el efecto por tipo de cambio y el impacto generado por los cambios de perímetro producidos en 2016. En concreto los cambios por las ventas de:

- **Chicago Skyway:** Venta a un consorcio de fondos de pensiones canadienses de la participación que Cintra tenía en este activo (55%), por 230 millones de euros. El cierre de la operación se produjo en febrero de 2016, por lo que sólo contribuyó dos meses en 2016 vs el año completo en 2015.
- **Autopistas irlandesas:** venta de un 46% de la participación de M4 y un 75% de M3 al fondo holandés DIF por 59 millones de euros. Ferrovial mantiene una participación de 20% en cada una. El cierre de la operación se produjo en febrero de 2016, por lo que sólo contribuyó al RBE dos meses en 2016 vs año completo en 2015.

En junio de 2016 se llegó a un acuerdo para la venta de una participación en las autopistas **Norte Litoral** y **Algarve**. Ambas autopistas se han reclasificado como activos mantenidos para la venta, habiéndose por tanto reclasificado su deuda neta como pasivo mantenido para la venta (323 millones de euros a diciembre 2016), aunque siguen contribuyendo a la cuenta de resultados de Ferrovial (integración global) hasta que se alcance el cierre de la operación.

ACTIVOS EN EXPLOTACIÓN

Evolución del tráfico

La evolución del tráfico durante 2016 ha sido muy positiva en la mayoría de autopistas del Grupo, con un buen comportamiento tanto en ligeros como en pesados. Los principales factores que han ayudado a esta tendencia son la recuperación económica observada desde la segunda mitad del 2014 (EEUU, Canadá, España, Portugal e Irlanda), el efecto calendario (2016 fue año bisiesto) y, en menor medida, por el bajo precio del petróleo.

Por países:

En **Canadá**, el tráfico de 407ETR se incrementó un +4,9% en el año, con crecimiento tanto en ligeros (+5,0%) como en pesados (+4,2%), apoyado en un mayor crecimiento económico de la región de Ontario, el bajo precio del petróleo y el impacto positivo de la apertura de la autopista *407 East Extension Phase I*.

En **Estados Unidos**, el crecimiento del tráfico fue impulsado por la evolución positiva de las autopistas *managed lanes* (en periodo de *ramp up*) y por el buen comportamiento de la economía.

En **España**, crecimiento significativo del tráfico en Autema y Ausol I y II, que han finalizado el año con un crecimiento en torno al +10%. El crecimiento económico, la regeneración del empleo y la fortaleza del turismo en España han impulsado la recuperación de los tráficos en todas las concesiones españolas.

Las **concesiones portuguesas** han registrado una evolución positiva durante el año ayudadas por la recuperación económica. Las obras en la vía alternativa desde finales de 2015 favorecieron el tráfico en Algarve que creció un +16,5% (desde diciembre 2015 clasificado como activo financiero, con efecto retroactivo desde enero del mismo año). En Azores, a pesar del impacto del temporal a comienzos de año, la evolución del tráfico ha sido muy positiva y ha finalizado el año con un crecimiento del tráfico del +7,2%, apoyado también por el aumento del turismo gracias a la liberalización del mercado de aerolíneas.

En **Irlanda**, continúa la evolución positiva del tráfico por cuarto año consecutivo como reflejo de la continua mejora de la economía irlandesa y, en particular, de los niveles de empleo en el país.

A partir del 1 de marzo de 2016, tras el cierre de la operación de venta de participación en las autopistas M4 y M3 en Irlanda, éstas se consolidan por puesta en equivalencia.

| Millones de euros | Tráfico (IMD) | | | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | Deuda neta | |
|-------------------------------|---------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|--------|------------|-----------|
| | dic-16 | dic-15 | Var. | dic-16 | dic-15 | Var. | dic-16 | dic-15 | Var. | dic-16 | dic-15 | dic-16 | Particip. |
| Integración Global | | | | | | | | | | | | | |
| Activos intangibles | | | | | | | | | | | | | |
| NTE | 30.485 | 25.553 | 19,3% | 67 | 47 | 41,2% | 51 | 34 | 49,5% | 77,2% | 72,9% | -979 | 57% |
| LBJ* | 31.582 | 12.861 | 145,6% | 69 | 20 | 245,5% | 53 | 10 | n.s. | 77,0% | 50,7% | -1.374 | 51% |
| Ausol I | 14.637 | 13.165 | 11,2% | 56 | 51 | 10,0% | 47 | 41 | 15,2% | 82,8% | 79,1% | -490 | 80% |
| Ausol II | 16.837 | 15.402 | 9,3% | | | | | | | | | | |
| Azores | 9.215 | 8.596 | 7,2% | 32 | 23 | 39,1% | 28 | 18 | 50,1% | 87,0% | 80,6% | -319 | 89% |
| Activos financieros | | | | | | | | | | | | | |
| Autema | | | | 98 | 88 | 10,9% | 89 | 79 | 12,1% | 90,9% | 89,9% | -627 | 76% |
| Norte Litoral | | | | 44 | 45 | -1,3% | 38 | 39 | -1,4% | 86,3% | 86,4% | -180 | 100% |
| Algarve | | | | 38 | 35 | 5,8% | 33 | 30 | 8,7% | 87,6% | 85,3% | -143 | 97% |
| Via Livre | | | | 14 | 14 | -4,0% | 2 | 1 | 24,3% | 13,6% | 10,5% | 3 | 84% |
| Puesta en Equivalencia | | | | | | | | | | | | | |
| Activos intangibles | | | | | | | | | | | | | |
| 407 ETR (Km recorridos 000) | 2.640.770 | 2.517.214 | 4,9% | 778 | 704 | 10,5% | 675 | 590 | 14,4% | 86,8% | 83,8% | -4.688 | 43% |
| M4 | 30.377 | 28.512 | 6,5% | 27 | 25 | 7,3% | 18 | 17 | 2,6% | 65,7% | 68,8% | -102 | 20% |
| Central Greece | 12.151 | 13.521 | -10,1% | 50 | 11 | n.s. | 43 | 4 | n.s. | 86,1% | 35,7% | -341 | 21% |
| Ionian Roads | 24.979 | 24.236 | 3,1% | 77 | 75 | 2,4% | 15 | 47 | -68,7% | 19,2% | 62,9% | -18 | 21% |
| Serrano Park | | | | 5 | 5 | 0,4% | 3 | 3 | 13,1% | 59,7% | 53,0% | -42 | 50% |
| Activos financieros | | | | | | | | | | | | | |
| M3 | | | | 22 | 23 | -5,2% | 17 | 18 | -5,6% | 75,4% | 75,7% | -166 | 20% |
| A-66 Benavente | | | | 24 | 49 | -51,7% | 22 | 20 | 7,5% | 91,4% | 41,0% | -163 | 25% |
| Zamora | | | | | | | | | | | | | |

*LBJ: En septiembre de 2015 se abrió al tráfico la autopista LBJ en su configuración completa, que hasta entonces tenía sólo dos tramos pequeños abiertos.

ACTIVOS FINANCIEROS

En aplicación de la IFRIC 12, los contratos de concesiones se pueden clasificar en dos tipos: activo intangible y activo financiero.

Son **activos intangibles** (el operador asume el riesgo de tráfico), aquellos cuya retribución consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización.

Son **activos financieros**, aquellos acuerdos de concesión 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 por la entidad concedente.

Los activos en explotación clasificados como financieros, que no soportan el riesgo de tráfico por tener algún mecanismo de garantía, son Norte Litoral, Autema, Via Livre, A66, Algarve y Eurolink M3 (este último consolidado por puesta en equivalencia). Algarve se clasificó como activo financiero en diciembre de 2015, tras el acuerdo con el gobierno portugués por el que la concesión pasó a ser un contrato de pago por disponibilidad (sin riesgo de tráfico).

ACTIVOS EN DESARROLLO

Activos en construcción

| Millones de euros | Capital invertido | Capital comprometido pendiente | Deuda neta 100% | Particip. |
|-------------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------|-----------|
| Integración Global | | | | |
| Activos intangibles | -128 | 187 | -641 | |
| NTE 35W | -127 | 70 | -507 | 54% |
| I-77 | -1 | 117 | -134 | 50% |
| Puesta en Equivalencia | | | | |
| Activos financieros | -46 | 87 | -619 | |
| 407-East Extension II | | 11 | -215 | 50% |
| M8 | -3 | 6 | -387 | 20% |
| Ruta del Cacao | -32 | 30 | 49 | 40% |
| Toowoomba | -11 | | 63 | 40% |
| Bratislava | | 40 | -128 | 45% |

NTE 35W: El proyecto alcanzó el cierre financiero en septiembre de 2013 y se avanza según lo esperado en el programa (72% completado a diciembre 2016), estando prevista la apertura para mediados de 2018.

I-77: En noviembre de 2015 comenzaron los trabajos de construcción. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción a diciembre de 2016 es del 24%, estando prevista la apertura para finales de 2018.

407 East Extension Phase II: El grado de avance de los trabajos de construcción es del 43% a finales de diciembre 2016.

REFINANCIACIÓN DE PROYECTOS

Ausol

En marzo de 2016, Cintra alcanzó el cierre de la refinanciación de la concesión Autopista del Sol (Ausol I y Ausol II) en Andalucía (España). El importe total de la nueva estructura financiera, sin recurso a los accionistas, alcanza los 558 millones de euros y ha permitido reducir el coste de la financiación y ampliar su vencimiento hasta 2045.

La estructura se ha emitido en dos tramos:

- Emisión de 507 millones de euros en bonos y obligaciones (cupón fijo del 3,75% y vencimiento en 30 años), con calificación crediticia de "BBB" con perspectiva estable por parte de S&P.
- Deuda bancaria subordinada por importe de 51 millones de euros, con vencimiento en 10 años, extensible hasta 30 años y coste fijo 7%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

Se sigue monitorizando la actividad promotora en los mercados internacionales objetivo de Ferrovial (Norteamérica, Europa y Australia).

El consorcio en el que participa Cintra y Ferrovial Agroman, ha sido precalificado para el proyecto del **Metro de Melbourne (Australia)**. Se trata de un contrato para el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de nueve kilómetros de doble túnel y de cinco estaciones subterráneas.

En Canadá, Cintra presentó la precalificación para el proyecto "**Huronario**", consistente en la construcción y operación de 20 kilómetros de tren ligero en Toronto (Ontario) en régimen de pago por disponibilidad.

ADJUDICACIONES

Autopista I-66

En octubre de 2016, Cintra resultó adjudicataria del proyecto "**Transform I-66 Project**" (Virginia, EEUU) cuyo cierre comercial se firmó el 8 de diciembre de 2016.

Se trata de un proyecto de concesión tipo "*managed lanes*" con tarificación dinámica, al oeste de la capital americana, Washington D.C.. El consorcio estará formado por Cintra, junto con el fondo de infraestructuras Meridiam, que se encargarán del diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del proyecto de transformación de la autopista I-66, por un valor superior a los 3.000 millones de euros.

El proyecto comprende la construcción de 35 kilómetros a lo largo del corredor de la I-66 entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., la I-495, en el Condado de Fairfax.

La construcción del proyecto tiene un plazo de ejecución hasta el año 2022, mientras que la concesión alcanza los 50 años.

A falta de alcanzar el cierre financiero (que se espera para la segunda mitad de 2017), el capital comprometido para este proyecto se estima en 723 millones de euros (para la participación de Cintra).

CIERRES FINANCIEROS

El 20 de junio se alcanzó el cierre financiero del proyecto **D4-R7 Circunvalación de Bratislava** (Eslovaquia). El proyecto incluye el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la circunvalación de Bratislava, por un importe de 975 millones de euros. El consorcio también incluye al grupo australiano Macquarie y a la constructora austriaca Porr. Cintra será responsable del desarrollo de este proyecto (pago por disponibilidad), de cuyo diseño y construcción se encargará la UTE liderada por Ferrovial Agroman.

DESINVERSIONES

Autopistas M3 y M4

En septiembre de 2015, Ferrovial, a través de su división de autopistas Cintra, alcanzó un acuerdo con el fondo de infraestructuras holandés DIF para la transmisión del 46% de la autopista M4 y 75% de la autopista M3, por un precio de 59 millones de euros (suponiendo una plusvalía neta de 21 millones de euros).

El cierre de la operación tuvo lugar en febrero 2016, fecha en la cual los activos dejaron de estar clasificados como "activos mantenidos para la venta". Como resultado de esta operación, Ferrovial pasó a ser titular de un 20% en ambas concesiones, manteniéndose como socio industrial de referencia.

Autopista Chicago Skyway

En noviembre de 2015, Ferrovial, a través de Cintra, alcanzó un acuerdo con el consorcio Calumet Concession Partners LLC – formado por los fondos de pensiones canadienses OMERS, Canada Pension Plan Investment Board y Ontario Teachers' Pension Plan – para la transmisión del 100% de la autopista Chicago Skyway (55% correspondiente a Ferrovial y el 45% de Macquarie Atlas Roads y Macquarie Infrastructure Partners).

El cierre de la transacción se realizó el pasado 25 de febrero de 2016, fecha en la cual el activo dejó de estar clasificado como "activo mantenido para la venta".

El importe de la operación alcanzó los 2.836 millones de dólares (aprox. 2.623 millones de euros), que supuso 230 millones de euros de caja para Ferrovial y una plusvalía neta de 103 millones de euros.

Autopistas Norte Litoral y Algarve

Ferrovial, a través de su filial, Cintra, alcanzó en junio un acuerdo con el fondo de gestión de infraestructuras holandés DIF para la venta de una participación del 51% de la autopista Norte Litoral y del 49% de Algarve por un valor total de 159 millones de euros. Tras esta operación, pendiente de aprobación administrativa, Ferrovial conservará el 49% de Norte Litoral y el 48% de Algarve y su posición de principal socio industrial en ambos activos. El cierre de esta operación está a la espera de aprobación administrativa.

OTROS ACONTECIMIENTOS

Autema

El 16 de julio de 2015, fue publicado en el Boletín Oficial de la Generalitat de Cataluña el Decreto 161/2015 por el que se aprobó, de manera unilateral, la modificación del contrato de concesión administrativa de la Autopista Tarrasa-Manresa.

La Sociedad interpuso el 9 de octubre de 2015 ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC), el recurso contra este nuevo Decreto, siendo admitido a trámite el pasado 13 de octubre de 2015. Desde el 4 de enero de 2016 se están aplicando las nuevas tarifas (descuentos) correspondientes al nuevo decreto.

El 2 de enero de 2017 entró en vigor un nuevo Decreto, ampliando los descuentos existentes y retrasando la eliminación del descuento aplicado en días laborables (45%), a aquellos usuarios que no utilicen VIA-T, de 2017 a 2019.

ACTIVOS EN CONCURSO DE ACREEDORES

SH-130

A 31 de diciembre de 2016 se produjo la desconsolidación de la sociedad concesionaria SH-130, al considerar que se había perdido el control sobre la misma. La desconsolidación ha tenido un efecto positivo en el resultado neto después de impuesto de Ferrovial de 30 millones de euros (reversión de pérdidas acumuladas) e implica una salida de deuda neta del balance de 1.421 millones de euros.

El 2 de marzo de 2016, la sociedad concesionaria que gestiona la autopista SH-130 solicitó la declaración judicial de concurso de acreedores (*Chapter 11*). Finalmente, se ha acordado con bancos y TIFIA el plan para transferir el activo y salir del *Chapter 11*.



407ETR

Cuenta de resultados

| Millones de dólares canadienses | dic-16 | dic-15 | Var. |
|--|------------|------------|--------------|
| Ventas | 1.135 | 1.002 | 13,2% |
| RBE | 985 | 840 | 17,3% |
| Margen RBE | 86,8% | 83,8% | |
| RE | 880 | 754 | 16,7% |
| Margen RE | 77,6% | 75,2% | |
| Resultado financiero | -373 | -327 | -14,0% |
| Resultado antes de impuestos | 507 | 427 | 18,8% |
| Impuesto de sociedades | -134 | -116 | -16,0% |
| Resultado neto | 373 | 311 | 19,9% |
| Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros) | 98 | 82 | 19,6% |

Nota: tras la transmisión del 10% realizada por Ferrovial en 2010, la autopista pasa a integrarse por puesta en equivalencia, por el porcentaje de participación que controla Ferrovial (43,23%).

Las **ventas de 407ETR** crecieron +13,2% en moneda local en 2016 vs el 2015.

- **Ingresos de peaje** (93% del total): creció un +15,3% hasta los 1.056 millones de dólares canadienses, principalmente debido a la subida de tarifas aplicada desde febrero de 2016 y la mejora del tráfico.
- **Ingresos de Cuota** (“*fee revenues*”, 6% del total): se incrementaron en un +2,9% hasta 68 millones de dólares canadienses; principalmente por mayor cantidad de transpondedores y mayores tarifas.
- El ingreso medio por viaje se incrementó un +11,4%.
- **Ingresos de Contrato** (1% del total), por trabajos realizados para la autopista *East Ext. Phase I*: se redujeron de 20 millones de dólares canadienses en 2015 hasta 11 millones en 2016 al realizarse mayor volumen de trabajo durante 2015, por haberse completado la fase de construcción el 20 de junio 2016.

La autopista ha presentado además un **crecimiento de su RBE del +17,3%** en 2016, mejorando su margen RBE del 83,8% al **86,8%**.

Resultado financiero: -373 millones de dólares canadienses, 46 millones de mayor gasto vs 2015 (-14%). Principales componentes:

- **Gastos de intereses:** -350 millones de dólares canadienses. Se incrementan en 14 millones frente a 2015 por la mayor deuda, tras las emisiones recientes de *senior bonds* por 500 millones de dólares canadienses en mayo de 2016, 350 millones en noviembre de 2016 y 150 millones en marzo 2015 y mayor saldo de las líneas de crédito.
- **Gasto financiero no-caja, ligado a la inflación:** -34 millones de dólares canadienses. Incremento en 33 millones frente a 2015, debido a un impacto negativo en el valor razonable de los bonos y a la mayor inflación.

- **Ingresos financieros:** +11 millones de dólares canadienses (vs +9 millones en 2015) por mayor rendimiento en inversiones y mayor saldo medio de caja.

407ETR ha aportado al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 98 millones de euros (+19,6% vs 2015), después de la amortización anual del intangible tras la venta del 10% en 2010, que se amortiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

Dividendos 407ETR

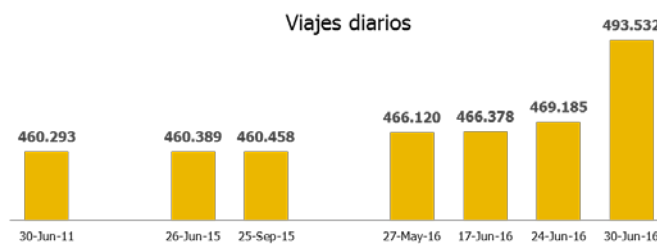
En 2016, 407ETR ha repartido un dividendo de 790 millones de dólares canadienses, **+5,3% vs 2015**. De éstos, 244 millones de euros correspondieron a Ferrovial (242 millones de euros en 2015). En febrero de 2017 ha sido aprobado el dividendo del 1T2017 por importe de 207,5 millones de dólares canadienses (**+10,7% vs 1T2016**).

| Millones de CAD | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|-----------------|-------|------------|------------|------------|------------|------------|
| T1 | 207,5 | 187,5 | 188 | 175 | 100 | 87,5 |
| T2 | | 187,5 | 188 | 175 | 130 | 87,5 |
| T3 | | 207,5 | 188 | 175 | 200 | 87,5 |
| T4 | | 207,5 | 188 | 205 | 250 | 337,5 |
| Total | | 790 | 750 | 730 | 680 | 600 |

Tráfico de 407ETR

El tráfico (kilómetros recorridos) ha crecido +4,9% (+7,1% en 3T'16 estanco y +6,3% en 4T'16), con mayor número de viajes (+2,7%) y un aumento de la distancia media recorrida (+2,2%). El tráfico se ha visto impactado por el crecimiento de la economía, el bajo precio del petróleo y la apertura de la autopista *407 East Ext Phase I*, desde el día 20 de junio se abrió al público y cuyo peaje no se cobró en 2016 (se comenzó a cobrar en febrero de 2017).

La autopista alcanzó en 2016 cuatro records de viajes diarios, tres de ellos en junio.



Deuda neta de 407ETR

La deuda neta a 31 de diciembre de 2016 era 6.650 millones de dólares canadienses, a un coste medio del 4,51%. En 2016 se han emitido dos bonos: el 4 de noviembre, por importe de 350 millones de dólares canadienses, con vencimiento en mayo de 2027 y un cupón de 2,43% (series 16-A2) y el 16 de mayo por importe de 500 millones de dólares canadienses (series 16-A1) a 31 años con vencimiento mayo 2047 y un interés del 3,6%.

Un 38% de la deuda tiene un vencimiento superior a 20 años. Los próximos vencimientos de deuda son en 2017 (313 millones de dólares canadienses), 2018 (14 millones) y 2019 (15 millones).

Calificación crediticia de 407ETR

- **S&P:** El 17 de marzo de 2016 emitió su valoración crediticia de la deuda, manteniéndola en "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable.
- **DBRS:** El 4 de noviembre de 2016 se reafirmó en su rating "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable.

Tarifas de 407ETR

La tabla inferior compara las tarifas de 2015 y 2016 (entraron en aplicación el 1 de febrero de 2016) para vehículos ligeros:

| Dólares canadienses | 2016 | 2015 |
|---|------------|------------|
| Regular Zone | | |
| AM Peak Period: Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am | 33,00¢ /km | 30,56¢ /km |
| AM Peak Hours: Lun-vie: 7am-9am | 37,54¢ /km | 34,13¢ /km |
| PM Peak Period: Lun-vie: 3pm-4pm, 6pm-7pm | 34,24¢ /km | 31,13¢ /km |
| PM Peak Hours: Lun-vie: 4pm-6pm | 38,90¢ /km | 34,73¢ /km |
| Light Zone | | |
| AM Peak Period: Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am | 31,37¢ /km | 29,05¢ /km |
| AM Peak Hours: Lun-vie: 7am-9am | 35,67¢ /km | 32,43¢ /km |
| PM Peak Period: Lun-vie: 3pm-4pm, 6pm-7pm | 32,55¢ /km | 29,59¢ /km |
| PM Peak Hours: Lun-vie: 4pm-6pm | 36,97¢ /km | 33,01¢ /km |
| Midday Rate | 28,33¢/km | 25,75¢/km |
| Laborables 10am-3pm | 25,95¢/km | 23,59¢/km |
| Fines de semana y festivos 11am-7pm | | |
| Off Peak Rate | | |
| Laborables 7pm-6am, Fin de semana y festivos 7pm-11am | 21,62¢/km | 19,74¢/km |

407 EAST EXTENSION I

- El 20 de junio de 2016 la autopista abrió al tráfico.
- 22 kilómetros hacia el este de Brock Road en Pickering hasta Harmony Road en Oshawa (Ontario) y una conexión, la autopista 412, que une la 407 y con la 401, de aprox. 10 kilómetros.
- **407 Extension I y la conexión 412**, son autopistas de peaje, cuyo cobro es efectivo desde febrero de 2017, tras un periodo inicial gratuito. Las tarifas son establecidas por la provincia de Ontario, la cual obtendrá el cobro de los ingresos en un sistema de tarifa explícito.
- **407ETR, a través de su subsidiaria Cantoll, asumió la gestión del peaje en un contrato de prestación de servicio, sin riesgo de tráfico**, de manera que las nuevas secciones se integrarán de manera continua y sin interrupciones con la 407ETR. Los conductores usarán un único transpondedor, recibirán una única factura y tendrán acceso al mismo punto de atención al consumidor para toda la autopista.
- *407 Extension I* se encargará del mantenimiento, rehabilitación y la atención de incidencias.
- Ferrovial, a través de Cintra, posee una **participación del 50%** en esta concesión (consolidada por puesta en equivalencia).

NTE

Cuenta de resultados NTE:

| Millones de dólares | dic-16 | dic-15 | Var. |
|------------------------------|------------|------------|--------------|
| Ventas | 73 | 52 | 41,3% |
| RBE | 57 | 38 | 49,5% |
| Margen RBE | 77,2% | 72,9% | |
| RE | 40 | 23 | 71,3% |
| Margen RE | 54,1% | 44,6% | |
| Resultado financiero | -61 | -59 | -3,2% |
| Resultado antes de impuestos | -21 | -36 | 40,6% |
| Impuesto de sociedades | | | |
| Resultado neto | -21 | -36 | 40,6% |

En el año completo de 2016, las ventas se incrementaron en un +41,3% frente al año 2015, alcanzando 73 millones de dólares, debido al crecimiento de tráfico (+19%) y mayores tarifas (+18%).

El RBE ascendió a 57 millones de dólares (+49,5% vs 2015). El margen RBE ha subido un +4,3% durante el ejercicio 2016, llegando a un nivel cercano al 80% en el segundo año completo de operación, apoyado en el fuerte crecimiento de los ingresos y la gestión de los gastos de operación.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico: **en el cuarto trimestre 2016 NTE alcanzó 6 millones de transacciones, un +5,1% más que en el cuarto trimestre 2015** (5,7 millones de transacciones). El tráfico continúa incrementando su cuota de mercado respecto al tráfico del corredor y manteniendo un alto porcentaje de nuevos clientes cada mes. En este cuarto trimestre, el aumento de la actividad de construcción en proyectos adyacentes a la NTE han tenido un impacto negativo en el crecimiento del tráfico en relación a lo observado en los trimestres anteriores.

El RBE muestra una evolución muy positiva, con un crecimiento de +39,4% si comparamos el 4T 2016 vs 4T 2015, alcanzando **el mayor RBE trimestral desde su apertura, hasta los 15 millones de dólares**.

| Trimestres estancos | T4'16 | T4'15 | % var. |
|---------------------------|-------|-------|--------|
| Transacciones (millones) | 6,0 | 5,7 | 5,1% |
| RBE (millones de dólares) | 15,2 | 10,9 | 39,4% |

Desde que el sistema de peaje dinámico entró en funcionamiento en abril de 2015, las tarifas se pueden ajustar cada cinco minutos de acuerdo a los niveles de congestión observados. Como resultado de ello, durante los momentos de mayor congestión de tráfico, la tarifa aplicada ha alcanzado la máxima tarifa que el contrato permite (0,84 dólares/milla). Esta tarifa máxima se puede superar cuando el volumen de tráfico en los *managed lanes* excede un cierto valor o cuando la velocidad media en los *managed lanes* baja de 50 millas/hora.

La **tarifa media por transacción de NTE en 2016** ha alcanzado los 3,05 dólares frente a los 2,58 dólares de 2015 (suponiendo un incremento del +18,2%).

Deuda neta NTE

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2016 alcanzaba los 1.032 millones de dólares (1.012 millones en diciembre 2015), con un coste medio del 5,38%.

Calificación crediticia NTE

Las agencias de rating han asignado las siguientes calificaciones a la deuda de NTE:

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

LBJ

Cuenta de resultados LBJ

| Millones de dólares | dic-16 | dic-15 | Var. |
|------------------------------|------------|------------|--------------|
| Ventas | 76 | 22 | 247,3% |
| RBE | 59 | 11 | 424,8% |
| Margen RBE | 77,0% | 51,0% | |
| RE | 39 | 5 | 678,5% |
| Margen RE | 51,0% | 22,8% | |
| Resultado financiero | -85 | -50 | -70,3% |
| Resultado antes de impuestos | -46 | -45 | -3,0% |
| Impuesto de sociedades | | | |
| Resultado neto | -46 | -45 | -3,0% |

*En septiembre de 2015, se abrió al tráfico la autopista LBJ en su configuración completa, que hasta entonces tenía sólo dos tramos pequeños abiertos.
 ** Resultado Financiero de 2015 incluye intereses capitalizados.

La autopista, que lleva abierta en su configuración completa algo más de un año, alcanzó en 2016, ventas de 76 millones de dólares.

El RBE ascendió a 59 millones de dólares derivado, principalmente, del fuerte crecimiento del tráfico desde la apertura del proyecto completo. El margen RBE alcanzó un 77% apoyado en el fuerte crecimiento de los ingresos y la gestión de los gastos de operación.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico: en 4T 2016, el tráfico alcanzó **10 millones de transacciones, +45%** respecto al último trimestre del año pasado. Este es el primer trimestre en el que contamos con datos interanuales comparables desde la apertura del proyecto completo que tuvo lugar en septiembre de 2015. El tráfico del corredor sigue evidenciando un fuerte crecimiento, alcanzando ya valores superiores a los existentes antes de la construcción del proyecto; además, los conductores cada vez están más familiarizados con la configuración del proyecto.

El RBE en 4T 2016 creció significativamente frente al último trimestre de 2015, +129%:

| Trimestres estancos | T4'16 | T4'15 | % var. |
|---------------------------|-------|-------|--------|
| Transacciones (millones) | 10,0 | 7,0 | 45,4% |
| RBE (millones de dólares) | 16,2 | 7,1 | 129,4% |

Desde que el sistema de peaje dinámico entró en funcionamiento, las tarifas se han podido ajustar cada cinco minutos, de acuerdo a los niveles de tráfico observados. Como resultado de ello, durante los momentos de mayor congestión de tráfico, la tarifa aplicada ha alcanzado la máxima tarifa que el contrato permite (0,84 dólares/milla durante 2016). Esta tarifa máxima se puede superar cuando el volumen de tráfico en los *managed lanes* excede un cierto valor o cuando la velocidad media en los *managed lanes* baja de 50 millas/hora.

La **tarifa media por transacción de LBJ** ha alcanzado los 2,11 dólares en 4T'16 frente a los 1,66 dólares en el 4T' 15 (suponiendo un incremento del +27,1%).

Deuda neta

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 1.449 millones de dólares (1.409 millones en diciembre 2015), con un coste medio de la deuda de 5,48%.

Calificación crediticia LBJ

Las agencias han asignado las siguientes calificaciones crediticias a la deuda de LBJ:

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



SERVICIOS

Las ventas de Servicios en 2016 alcanzaron los 6.078 millones de euros, lo que supone un crecimiento del +24,1% frente a 2015.

Este crecimiento se debió a la aportación de **Broadspectrum, compañía australiana adquirida en mayo de 2016**, con un valor de empresa de 934 millones de euros (499 millones de euros correspondiente al 100% del capital y 435 millones de deuda neta). Los estados financieros de Broadspectrum se integran desde el 31 de mayo de 2016. Por tanto, la cuenta de resultados de diciembre incluye siete meses de la compañía.

Con esta incorporación, Ferrovial Servicios adquiere una posición de liderazgo en el sector de servicios y mantenimiento de infraestructuras en Australia y Nueva Zelanda, y supone la entrada de Ferrovial Servicios en Estados Unidos y Canadá. También permite a Ferrovial Servicios acceder a las actividades de telecomunicaciones y *oil & gas*, aprovechando la previsible recuperación de esta actividad en el medio plazo.

El siguiente cuadro muestra la cuenta de resultados de Servicios comparada con diciembre de 2015, aislando la aportación de Broadspectrum y de los costes asociados a la adquisición de la compañía (7 millones de euros):

| | Servicios ex Broadspectrum dic-16 | Broadspectrum | Costes de Adquisición | Amortización de Intangible | Broadspectrum post costes adquisición y amort. Intangible | Servicios + Broadspectrum dic.-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------------|---|---------------|--------------------------|-------------------------------|---|---|--------|--------|------------|
| Ventas | 4.631 | 1.446 | | | 1.446 | 6.078 | 4.897 | 24,1% | 2,8% |
| RBE | 242 | 91 | -7 | | 84 | 325 | 312 | 4,2% | -12,9% |
| Margen RBE | 5,2% | 6,3% | | | 5,8% | 5,4% | 6,4% | | |
| RE | 104 | 62 | -7 | -60 | -5 | 99 | 173 | -42,5% | -25,5% |
| Margen RE | 2,3% | 4,3% | | | -0,4% | 1,6% | 3,5% | | |
| Cartera | 16.617 | 5.589 | | | 5.589 | 22.205 | 20.732 | 7,1% | -11,3% |
| Cartera JVs | 1.698 | 528 | | | 528 | 2.226 | 2.068 | 7,6% | -7,2% |
| Cartera global+JVs | 18.314 | 6.117 | | | 6.117 | 24.431 | 22.800 | 7,2% | -11,0% |

ESPAÑA

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 1.762 | 1.677 | 5,1% | 5,1% |
| RBE | 188 | 179 | 5,3% | 5,2% |
| Margen RBE | 10,7% | 10,7% | | |
| RE | 100 | 93 | 7,3% | 7,2% |
| Margen RE | 5,7% | 5,6% | | |
| Cartera | 5.450 | 5.815 | -6,3% | -6,3% |
| Cartera JVs | 291 | 325 | -10,5% | -10,5% |
| Cartera global+JVs | 5.741 | 6.140 | -6,5% | -6,5% |

Excluido Broadspectrum, la facturación de Servicios se situó en 4.631 millones de euros, y el RBE en 242 millones de euros (margen 5,2%). En términos comparables, excluyendo el impacto del tipo de cambio, las ventas crecen un +2,8% frente a 2015. En España, el incremento es de un +5,1%, en Reino Unido un +0,7% y en Internacional un +19,8%.

El margen RBE se sitúa en el 5,2% (excluyendo Broadspectrum), inferior al 6,4% de diciembre 2015, como consecuencia principalmente de la evolución negativa en Reino Unido. Dentro del RBE se incluyen 21 millones de euros de costes de reestructuración en Reino Unido, en su mayor parte correspondientes a costes de salida de personal. Excluidos estos costes, el margen RBE de Servicios de diciembre 2016 se situaría en un 5,7%.

La cartera en diciembre asciende a 24.431 millones de euros, un +7,2% superior a diciembre 2015. Excluido Broadspectrum y el impacto de tipo de cambio, la cartera sería un 11% inferior a la de diciembre. En términos generales, esta reducción de cartera está motivada por la menor oferta pública y una duración media inferior en los contratos que salen a licitación, tanto en España como en Reino Unido. Adicionalmente, la licitación, de gran parte de los contratos de *utilities* en Reino Unido está marcada por el periodo regulatorio, por lo que hasta 2019, en que vence el actual periodo, la actividad de licitación será más reducida.

La facturación en España crece un +5,1% frente a 2015, en un contexto de menores volúmenes de licitación pública por los sucesivos procesos electorales y la incertidumbre durante gran parte del año sobre la formación de gobierno. El crecimiento de la facturación procede de la mayor aportación de las actividades de mantenimiento de infraestructuras, principalmente en instalaciones industriales, y tratamiento de residuos. Los márgenes RBE y RE se mantienen en línea con 2015.

El volumen de cartera a diciembre se sitúa en 5.741 millones de euros (-6,5% frente a diciembre). La caída de cartera está directamente relacionada con la menor licitación pública. En el trimestre destaca la renovación del contrato de recogida y transporte de residuos en Madrid (87 millones de euros, 4 años) y la prórroga por 9 años del contrato de gestión integral del vertedero de La Vega en Sevilla (46 millones de euros).

REINO UNIDO

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 2.732 | 3.103 | -12,0% | 0,7% |
| RBE | 41 | 122 | -66,7% | -45,0% |
| Margen RBE | 1,5% | 3,9% | | |
| RE | 0,1 | 75 | -99,9% | -70,2% |
| Margen RE | 0,0% | 2,4% | | |
| Cartera | 10.636 | 14.585 | -27,1% | -15,5% |
| Cartera JVs | 1.262 | 1.738 | -27,4% | -15,9% |
| Cartera global+JVs | 11.898 | 16.323 | -27,1% | -15,6% |

En Reino Unido la cuenta de resultados mostró una caída muy significativa de márgenes y resultado, derivada del actual contexto de restricciones presupuestarias que afecta a las administraciones públicas, principalmente las entidades locales.

En este sentido, la compañía realizó en 2016 un plan de reestructuración con el objetivo de adaptarse a este nuevo entorno marcado por las restricciones presupuestarias. Como consecuencia de este plan se ha reducido la plantilla en más de 900 personas. El coste asociado a esta reestructuración ascendió a 21 millones de euros. Los ahorros anuales derivados de la reestructuración se estiman en 42 millones de euros de los cuales 18 millones ya se han materializado en 2016. En 2017, se espera una mejora de márgenes y RBE respecto a 2016 si bien las ventas serán menores. No obstante, esta evolución dependerá también del impacto que pudiera tener en 2017 las medidas fiscales del gobierno en los presupuestos de las administraciones públicas.

El RBE en 2016 ascendió a 41 millones de euros, incluyendo en este importe 21 millones de euros de costes de reestructuración. Excluidos estos costes, el RBE sería 62 millones de euros (2,2% sobre ventas). En términos comparables (excluido impacto del tipo de cambio y costes de reestructuración), el RBE se redujo en un -45% frente al de 2015, lo que en cifras absolutas supuso un menor resultado de 50 millones de euros.

Los principales impactos que explican esta evolución negativa son:

- **Mantenimiento de carreteras:** como consecuencia de las restricciones presupuestarias comentadas anteriormente, los volúmenes en los contratos de mantenimiento de carreteras se redujeron un -23% de media, si bien en algunos contratos la reducción ha llegado a ser del -40%. La caída en volúmenes impacta de manera muy significativa en el resultado, dado que afecta a trabajos adicionales que aportan mayor rentabilidad al permitir optimizar los costes fijos del contrato. A diciembre 2016, las ventas en contratos tradicionales de mantenimiento de carreteras ascendieron a 365 millones de euros. De cara a los próximos años se mantendrá una posición prudente en este mercado mientras permanezcan las actuales condiciones de restricciones presupuestarias, por lo que no se anticipan crecimientos en esta área.

Adicionalmente, se produjeron impactos negativos en contratos ya finalizados derivados del *final account* de los mismos, entre los que destacan Herefordshire (-12 millones de euros) y Cumbria (-6 millones de euros).

- **Resto de actividades de Amey:** el resultado fue inferior a 2015 en, en gran parte debido a ingresos extraordinarios en 2015 en contratos de consultoría de ferrocarriles.
- **En el contrato de Birmingham,** el resultado ascendió a -13 millones de euros en 2016. Con respecto a la provisión creada en 2015, en 2016 se han liberado 10 millones de euros (8 millones de libras) manteniéndose en balance un saldo de 55 millones de euros (47 millones de libras). El resultado del contrato continuó siendo negativo por sobrecostes en *opex* y estructura, al no haberse podido reducir estos costes en la medida prevista tras finalizar la fase de *capex* debido al litigio con el Ayuntamiento. En 2016 el juez dictó una resolución favorable a Amey en relación a este litigio. En el último trimestre del año se avanzó en las conversaciones con el cliente para la aplicación de la sentencia judicial a favor de Amey y la superación de las disputas comerciales, con el objetivo de conseguir la normalización del contrato.

INTERNACIONAL

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 137 | 116 | 17,4% | 19,8% |
| RBE | 13 | 11 | 14,7% | 17,8% |
| Margen RBE | 9,3% | 9,5% | | |
| RE | 4 | 4 | -7,8% | -4,3% |
| Margen RE | 3,0% | 3,9% | | |
| Cartera | 530 | 332 | 59,9% | 55,9% |
| Cartera JVs | 145 | 5 | n.s | n.s. |
| Cartera global+JVs | 675 | 336 | 100,7% | 95,6% |

El negocio Internacional recoge la actividad de Ferrovial Servicios en Portugal, Polonia, Chile y Catar.

Frente a 2015, excluido tipo de cambio, los ingresos de la actividad han crecido un +19,8%, y el RBE un +17,8%. El RE es ligeramente inferior al de 2015 por las amortizaciones de dos plantas de tratamiento en Polonia incorporadas a lo largo de 2016. La evolución de ventas es positiva en todos los países: Chile, 67 millones de euros (+15,4% vs 2015); Polonia, 41 millones de euros (+43,2% vs 2015) y, Portugal, 29 millones de euros (+9,6% vs 2015).

Respecto a la cartera, se sitúa en 675 millones de euros frente a 336 millones de euros de diciembre 2015. La adjudicación más significativa del año ha sido la renovación por tres años de los contratos de mantenimiento del aeropuerto de Doha (160 millones de euros).

BROADSPECTRUM

| | Broadspectrum dic-16 | Costes de Adquisición | Amortización de Intangible | Broadspectrum post costes adquisición y amort. Intan- gible |
|-----------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------------------|---|
| Ventas | 1.446 | | | 1.446 |
| RBE | 91 | -7 | | 84 |
| Margen RBE | 6,3% | | | 5,8% |
| RE | 62 | -7 | -60 | -5 |
| Margen RE | 4,3% | | | -0,4% |
| Cartera | 5.589 | | | 5.589 |
| Cartera JVs | 528 | | | 528 |
| Cartera global+JVs | 6.117 | | | 6.117 |

Como se ha comentado anteriormente, los estados financieros de Broadspectrum se integran desde el 31 de mayo. Por tanto, la cuenta a diciembre incluye 7 meses de contribución de la compañía.

Dentro del resultado reportado de Broadspectrum se incluyen 7 millones de euros de costes de adquisición, y 60 millones de amortización del activo intangible asignado a los contratos. Excluidos estos impactos, el RBE ascendería a 91 millones de euros (margen 6,3%) y el RE a 62 millones de euros (margen 4,3%).

El proceso de integración de Broadspectrum se ha desarrollado de acuerdo al plan previsto. El *pipeline* de la compañía es sólido, lo que unido a la capacidad de inversión y la oferta de servicios complementaria con otras actividades del grupo, deberían permitir el crecimiento a futuro. Para aprovechar estas oportunidades se ha reorganizado la compañía en torno a cuatro sectores en Australia y Nueva Zelanda, y se ha separado América como una unidad de gestión independiente.

En **Australia y Nueva Zelanda**, los sectores de la nueva organización, y la facturación de cada uno en el período junio-diciembre, son las siguientes:

- **Gobierno (669 millones de euros):** Integra todos los contratos actuales con los gobiernos estatales y con el gobierno central.
- **Infraestructuras Urbanas (326 millones de euros):** Engloba las actividades en los sectores del agua, la electricidad, energía y telecomunicaciones.
- **Recursos Naturales (195 millones de euros):** Enfocada en los servicios de mantenimiento y operación de pozos e instalaciones de petróleo, gas, minería y agricultura, así como en soluciones para clientes industriales.
- **Transporte (100 millones de euros):** Incluye las actividades relacionadas con red de carreteras, ferrocarril y transportes públicos.

Respecto a la unidad de **América** (EEUU, Canadá y Chile), la facturación en el período junio-diciembre 2016 **asciende a 161 millones de euros**. En Estados Unidos se realizan actividades de mantenimiento de carreteras y recursos naturales, en Canadá de mantenimiento de carreteras y, en Chile servicios de minería.

En la publicación de resultados de junio 2016 se informó de que el Departamento de Inmigración del Gobierno de Australia había comunicado a Broadspectrum el ejercicio de su derecho a renovar unilateralmente los contratos de los centros de inmigración por dos períodos de cuatro meses.

Ferrovial manifestó que estos contratos no son estratégicos para la compañía. Broadspectrum cumplirá sus obligaciones contractuales hasta el fin de los contratos en octubre de 2017. Hasta entonces, la máxima prioridad será la atención adecuada a los refugiados de los centros.



CONSTRUCCIÓN

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 4.194 | 4.287 | -2,2% | -2,7% |
| RBE | 342 | 393 | -13,1% | -12,8% |
| Margen RBE | 8,1% | 9,2% | | |
| RE | 313 | 364 | -14,1% | -13,7% |
| Margen RE | 7,5% | 8,5% | | |
| Cartera | 9.088 | 8.731 | 4,1% | 2,6% |

Disminución en ventas en términos comparables (-2,7%), principalmente por la finalización de proyectos en EEUU, así como la ralentización del mercado doméstico, que no es compensado por el crecimiento de Budimex (+8,1% comparable) ni del resto del mercado internacional, donde destacan Australia y Reino Unido. La facturación internacional supone el 83% de las ventas de la división, con una distribución muy centrada en mercados estratégicos tradicionales (Polonia, Norteamérica, Reino Unido, Chile y Australia).

La rentabilidad disminuyó aunque se mantuvo en niveles elevados, debido a la conclusión de proyectos muy relevantes en EEUU.

BUDIMEX

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 1.270 | 1.226 | 3,6% | 8,1% |
| RBE | 111 | 68 | 62,9% | 70,8% |
| Margen RBE | 8,7% | 5,6% | | |
| RE | 105 | 63 | 67,1% | 75,3% |
| Margen RE | 8,3% | 5,1% | | |
| Cartera | 2.027 | 1.974 | 2,7% | 6,0% |

Se mantuvo en 2016 la tendencia positiva de los últimos años. En términos comparables, destaca un incremento en la rentabilidad (RBE +70,8%) principalmente por la continuada gestión sobre costes de materiales y subcontratistas, así como crecimiento en ventas (+8,1%) derivado de la aceleración de ejecución en proyectos de Obra Civil y Edificación Residencial.

La cartera continúa cercana al máximo en 2.027 millones de euros (+6% en términos homogéneos vs 2015). La contratación en 2016 superó los 1.350 millones de euros, con 45% aprox. correspondientes a la firma de contratos de Obra Civil, en gran parte al amparo del programa Nuevo Plan de Carreteras 2014-2020. Destacó también la adjudicación de una planta incineradora de ciclo combinado en Vilna (Lituania) (87 millones de euros), con la que Budimex entra en el mercado lituano y fortalece su posición en el mercado de la construcción de instalaciones energéticas.

WEBBER

Las ventas incorporan la actividad de la empresa Pepper Lawson, adquirida en marzo. En términos comparables, excluyendo el impacto de esta adquisición, se redujeron en un -9,3% por finalización de los proyectos NTE y LBJ. La caída del RBE también se debe a la finalización de las citadas autopistas. La cartera crece un +14% gracias a la incorporación de Pepper Lawson y la positiva contratación de unos 400 millones de euros del negocio orgánico.

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 708 | 643 | 10,1% | -9,3% |
| RBE | 44 | 89 | -50,3% | -47,6% |
| Margen RBE | 6,2% | 13,8% | | |
| RE | 36 | 81 | -56,0% | -52,9% |
| Margen RE | 5,0% | 12,6% | | |
| Cartera | 1.084 | 950 | 14,1% | -9,9% |

FERROVIAL AGROMAN

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 2.217 | 2.419 | -8,4% | -6,2% |
| RBE | 187 | 236 | -21,1% | -22,5% |
| Margen RBE | 8,4% | 9,8% | | |
| RE | 172 | 220 | -21,9% | -23,4% |
| Margen RE | 7,7% | 9,1% | | |
| Cartera | 5.977 | 5.807 | 2,9% | 3,6% |

Las ventas de Ferrovial Agroman presentan una disminución del -6,2% en términos comparables, debido principalmente a la finalización de autopistas americanas, así como la ralentización del mercado doméstico, que no es compensado por el crecimiento del resto del mercado internacional, donde destacan Australia, Reino Unido y Chile. La rentabilidad disminuye aunque manteniéndose en niveles elevados, debido a la finalización ya comentada de proyectos en Estados Unidos.

CARTERA

| | dic-16 | dic-15 | Var. |
|----------------------|--------------|--------------|-------------|
| Obra civil | 7.088 | 7.079 | 0,1% |
| Edif. Residencial | 442 | 336 | 31,7% |
| Edif. No Residencial | 775 | 707 | 9,7% |
| Industrial | 783 | 610 | 28,3% |
| Total | 9.088 | 8.731 | 4,1% |

La cartera crece respecto a diciembre de 2015 un +4,1% (+2,6% en términos comparables). El segmento de Obra Civil continúa siendo el de mayor peso (en torno al 80%) y se mantiene un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional asciende a 7.528 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (1.561 millones de euros), representando un 83% del total.

En 2016 hemos conseguido contratos relevantes en mercados tradicionales, tales como High Speed Rail California (296 millones de euros), Circunvalación Olsztyn S51 en Polonia (175 millones de euros), un tramo de autovía en la US-175 en Dallas (91 millones de euros), otro tramo de la autopista de peaje SH-249 (88 millones de euros), y una planta incineradora de ciclo combinado en Vilna (Lituania) (87 millones de euros). Hay que destacar la entrada en el mercado eslovaco, con la adjudicación de la obra D4-R7 Bratislava (858 millones de euros).

La cartera a diciembre no incluye los contratos de Bucaramanga en Colombia y la *managed lane* I-66 en Virginia (EEUU).

AEROPUERTOS

Aeropuertos aportó -46 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial de 2016 (vs. +199 millones en 2015).

- **HAH:** -57 millones de euros en 2016, frente a 186 millones en 2015. Esta caída en el resultado vs 2015 se debió principalmente a:
 - La evolución negativa respecto al 2015 del mark to market de las coberturas**, sin impacto en caja, (-160 millones de euros de impacto en el neto) por el repunte de expectativas de inflación y bajada de tipos de interés. El repunte de inflación, si bien tiene un impacto contable negativo, desde el punto de vista del negocio supone un incremento de los ingresos aeronáuticos (mayores tarifas y valor del activo regulado). De materializarse las perspectivas de inflación, estas supondrían un impacto muy superior en valor al posible impacto contable negativo.
 - El resultado de diciembre de 2015 de Heathrow incluía un efecto positivo no recurrente de +237 millones de libras** (67 millones de euros por el 25% que tiene Ferrovial), sin impacto en caja, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones. Adicionalmente, se incluía un resultado positivo de 39 millones de euros por la evolución positiva en el mark to market de coberturas con derivados.
- **AGS:** 12 millones de euros de contribución a la puesta en equivalencia de Ferrovial en 2016 (vs 14 millones en 2015).

En cuanto a los dividendos distribuidos:

- Heathrow repartió 325 millones de libras, +8,3% vs 2015 (96 millones de euros para Ferrovial en 2016).
- AGS repartió 64 millones de libras a sus accionistas, +6,7% vs 2015 (38 millones de euros para Ferrovial en 2016).

HEATHROW

Tráfico Heathrow

En 2016, el aeropuerto de Heathrow registró 75,7 millones de pasajeros, +1,0% frente a 2015, destacando el tráfico en julio que alcanzó 7,4 millones de pasajeros, el mayor número de pasajeros mensual registrado en la historia.

La evolución del tráfico se vio positivamente impactada por el día adicional en febrero (año bisiesto) que contribuyó un +0,2% al crecimiento. Además, se produjo un incremento de plazas por mayor tamaño de aviones (211,5 asientos de media por avión frente a 208,7 en 2015). Los niveles de ocupación fueron ligeramente inferiores frente a 2015 (76,0% vs 76,5%).

Evolución del tráfico por destinos

| Millones de pasajeros | dic-16 | dic-15 | Var. |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Reino Unido | 4,6 | 5,1 | -9,6% |
| Europa | 31,7 | 31,2 | 1,8% |
| Larga distancia | 39,3 | 38,7 | 1,7% |
| Total | 75,7 | 75,0 | 1,0% |

El **tráfico intercontinental** se incrementó +1,7%, principalmente debido a las rutas a Oriente Medio (+8,8%), por aviones de mayor tamaño y mayor número de vuelos, y a Asia Pacífico (+2,8%) por el crecimiento sustancial de rutas existentes a Tailandia, China, Vietnam y Filipinas, y nuevos servicios a Indonesia tras la incorporación de Garuda Airlines, que ha sido la última aerolínea en trasladar sus servicios de Gatwick a Heathrow. Este crecimiento se ve minorado por el mal comportamiento del mercado africano, principalmente por los cambios de planificación de Virgin Atlantic y de las rutas a Norte América (-0,5%) debido a niveles de ocupación ligeramente inferiores.

En **Europa**, el tráfico creció +1,8% por el incremento de plazas en los vuelos de British Airways.

El mayor tráfico internacional, compensó la caída del **tráfico doméstico** (-9,6%) debido al cese de las operaciones de Virgin Little Red desde 2015.

Ingresos Heathrow SP

Crecimiento en ventas (+1,5%) gracias a la positiva evolución de los ingresos comerciales (+7,7%) que compensaron el comportamiento plano de los ingresos aeronáuticos y la leve disminución en Otros ingresos (-0,4%).

Desglose de ingresos

| Millones de Libras | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Aeronáuticos | 1.699 | 1.699 | 0,0% | 0,0% |
| Comerciales | 612 | 568 | 7,7% | 7,7% |
| Otros ingresos | 496 | 498 | -0,4% | -0,4% |
| TOTAL | 2.807 | 2.765 | 1,5% | 1,5% |

El **ingreso aeronáutico** medio por pasajero se redujo (-1,0%) hasta las 22,45 libras (22,67 libras en 2015), compensado por la subida del tráfico (+1,0%).

El **ingreso comercial** aumentó un +7,7%, tras la importante remodelación de la zona comercial de la Terminal 5 y particularmente impulsado en la segunda mitad del año por la depreciación de la libra esterlina tras el referéndum de salida de la UE a finales de junio. Destaca el crecimiento de las tiendas *World Duty Free* (WDF) (+7,8%) tras el fin de las reformas en las Terminales 4 y 5, las tiendas especializadas (+15,0%) con la adición de nuevas marcas, aparcamientos (+6,5%) y el catering (+8,9%).

El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 8,09 libras, +6,7%.

La partida de **Otros ingresos** mostró una ligera caída del -0,4% combinando la caída de ingresos provenientes de refacturaciones a las aerolíneas como reflejo del esfuerzo en la disminución de costes (-2,9%) y un crecimiento del +1,5% en ingresos de Heathrow Express por mejoras en la estrategia de precios, y de los ingresos de alquileres (+2,4%) por la apertura de nuevas salas de viajeros en las terminales T3 y T4.

RBE Heathrow SP

El RBE de Heathrow SP creció un +4,8% en el año, frente a un crecimiento en ventas del +1,5%. El margen RBE alcanzó 59,9% frente a 58,0% en 2015. La amortización bajó un -1,9% frente a 2015.

Se mantienen las iniciativas de control de costes que comenzaron en 2015 (costes operativos -3% vs 2015):

- Reducción en gastos de consumo del -19,6%.
- Ahorros en los gastos de personal (-2,9%), con medidas como los cambios realizados en el sistema de pensiones en 2015, la adopción del programa de bajas voluntarias y otras medidas de eficiencia.
- Reducción de penalizaciones gracias a la mejor calidad de servicio.
- Renegociación del contrato con NATS (servicio de gestión de tráfico aéreo).

Principales cifras de HAH (cifras proforma)

| Millones de libras | Tráfico (mn pasajeros) | | | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | |
|-------------------------|------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|------------|
| | dic-16 | dic-15 | Var. | dic-16 | dic-15 | Var. | dic-16 | dic-15 | Var. | dic-16 | dic-15 | Var. (pbs) |
| Heathrow SP | 75,7 | 75,0 | 1,0% | 2.807 | 2.765 | 1,5% | 1.682 | 1.605 | 4,8% | 59,9% | 58,0% | 187 |
| Excepcionales y Ajustes | | | | 2 | 2 | n.a. | 1 | 3 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Total HAH | 75,7 | 75,0 | 1,0% | 2.809 | 2.767 | 1,5% | 1.683 | 1.608 | 4,7% | 59,9% | 58,1% | 180 |

Satisfacción de usuarios

La satisfacción de los usuarios alcanzó nuevos niveles record en 2016, con un 84% de los pasajeros calificando como "excelente" o "muy buena" su experiencia (81% en 2015) y obteniendo una puntuación por encima de 4 sobre 5 en la encuesta de calidad Airport Service Quality (ASQ) durante doce trimestres consecutivos, culminando con la puntuación máxima de 4,19 en el cuarto trimestre de 2016.

En 2016, Heathrow fue nombrado "Mejor Aeropuerto de Europa Occidental" por segunda vez consecutiva por *Skytrax World Airport Awards*. El premio, votado por pasajeros de todo el mundo, reconoció además a la T5 como "Mejor terminal aeroportuaria" por quinto año consecutivo y Heathrow fue galardonado como "Mejor aeropuerto para ir de compras" por séptimo año consecutivo.

Por primera vez, Heathrow recibió el prestigioso premio de "Mejor Aeropuerto de Europa" en la categoría de aeropuertos de más de 40 millones de pasajeros, en los Premios ASQ 2016 de *Airports Council International (ACI)*. Heathrow también fue nombrado por ACI "Mejor aeropuerto de Europa", por tercera vez, en la categoría de aeropuertos de más de 25 millones de pasajeros.

Por último, el éxito de Heathrow fue reconocido en los Frontier Awards, premiado en las categorías de "Operador del año" y "Campaña de marketing del año por un aeropuerto".

Aspectos regulatorios

Periodo regulatorio: El periodo regulatorio (Q6) empezó el 1 de abril de 2014 extendiéndose inicialmente hasta el 31 de diciembre 2018 con un incremento anual máximo de tarifas por pasajero igual a RPI -1,5%.

El 21 de diciembre de 2016 la CAA confirmó la extensión del actual periodo regulatorio (Q6) hasta el 31 de diciembre de 2019 continuando con el incremento anual máximo de tarifas por pasajero del RPI -1,5%.

Regulatory Asset Base (RAB): El RAB a 31 de diciembre 2016 alcanzó los 15.237 millones de libras (14.921 millones en diciembre de 2015).

Expansión: El 25 de octubre de 2016 el Gobierno británico anunció su decisión de seleccionar la construcción de una tercera pista en el Aero-

puerto de Heathrow para incrementar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La Comisión Davies, formada para estudiar la expansión aeroportuaria, ya lo recomendó en julio 2015 como la mejor opción de manera unánime.

La ampliación de Heathrow supondrá la construcción de una tercera pista, una nueva Terminal, además de otras infraestructuras asociadas, como plataformas, terminal de equipajes y parkings.

Esta declaración requiere la aprobación parlamentaria del *National Policy Statement* y posteriormente del *Development Consent Order* por el Secretario del Estado, y que se esperan tengan lugar entre finales de 2017 y finales de 2020.

El 2 de febrero de 2017, el proyecto de expansión superó un primer hito después de que el Gobierno británico publicara un primer borrador del *National Policy Statement*.

HAH

La tabla inferior muestra la cuenta de Pérdidas y Ganancias de HAH.

| Millones de libras | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|---|--------------|--------------|----------------|--------------|
| Ventas | 2.809 | 2.767 | 1,5% | 1,5% |
| RBE | 1.683 | 1.845 | -8,8% | 4,7% |
| % RBE/Ventas | 59,9% | 66,7% | | |
| Amortizaciones | 708 | 719 | 1,5% | 1,5% |
| RE | 975 | 1.126 | -13,4% | 9,7% |
| % RE/Ventas | 34,7% | 40,7% | | |
| Deterioro y enajenación inmovilizado | -7 | 5 | -240,3% | n.a. |
| Resultado financiero | -1.231 | -571 | -115,7% | -6,2% |
| Rtdo. antes de impuestos | -263 | 560 | -146,9% | 23,3% |
| Impuesto de sociedades | 74 | -22 | n.s. | -31,7% |
| Rtdo. Procedente actividades discontinuadas | | | | n.s. |
| Resultado neto | -189 | 538 | -135,1% | 20,5% |
| Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovia (Euros) | -57 | 186 | -130,9% | 20,5% |

Resultado Financiero

El resultado financiero de HAH alcanzó los -1,231 millones de libras, frente a -571 millones de libras en 2015, explicado principalmente por ajustes de *fair value* de la cartera de derivados por menor tipo de interés y mayores expectativas de inflación (-479 millones de libras frente a +138 millones en 2015).

Deuda neta HAH

A 31 de diciembre de 2016, el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 5,26%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (4,97% en diciembre 2015).

| Millones de libras | dic-16 | dic-15 | Var. |
|-------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Loan Facility (ADI Finance 2) | 306 | 498 | -38,5% |
| Subordinada | 1.098 | 916 | 19,9% |
| Grupo securitizado | 12.923 | 12.036 | 7,4% |
| Otros & ajustes | -20 | -14 | 46,1% |
| Total | 14.307 | 13.437 | 6,5% |

La cifra de deuda neta hace referencia a FGP Topco, sociedad cabecera de HAH.

AEROPUERTOS REGIONALES DE REINO UNIDO (AGS)

Tráfico AGS

| Millones de pasajeros | Tráfico | | Var. |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | dic-16 | dic-15 | |
| Glasgow | 9,4 | 8,7 | 7,4% |
| Aberdeen | 3,1 | 3,5 | -12,2% |
| Southampton | 2,0 | 1,8 | 9,8% |
| Total no regulados | 14,4 | 14,0 | 2,8% |

En 2016, el número de pasajeros en los aeropuertos regionales ascendió a 14,4 millones, con un crecimiento del +2,8%, principalmente gracias al incremento en Glasgow.

El tráfico en **Glasgow** alcanzó 9,4 millones de pasajeros (+7,4%). El tráfico doméstico mejora (+5,5%) principalmente por el buen comportamiento de las rutas a Londres debido a mayores niveles de ocupación de Ryanair y mayores rotaciones de EasyJet, minorado parcialmente por el peor comportamiento de las rutas a Londres de BA. En el resto del mercado doméstico destaca la mejora de capacidad en EasyJet (Bristol y Belfast) y el buen comportamiento de Flybe, con sus nuevas rutas a Cardiff y Exeter.

RESULTADOS AGS (PROFORMA)

| Millones de libras | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | |
|---------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | dic-16 | dic-15 | Var. | dic-16 | dic-15 | Var. | dic-16 | dic-15 | Var. (pbs) |
| Glasgow | 112,5 | 103,8 | 8,3% | 52,5 | 42,1 | 24,9% | 46,7% | 40,5% | 620,1 |
| Aberdeen | 55,9 | 63,4 | -11,9% | 21,2 | 25,2 | -15,6% | 38,0% | 39,7% | -170,8 |
| Southampton | 28,7 | 27,6 | 4,2% | 9,1 | 7,6 | 20,3% | 31,8% | 27,5% | 427,0 |
| Total no regulados | 197,1 | 194,8 | 1,2% | 82,9 | 74,8 | 10,8% | 42,1% | 38,4% | 365,8 |

El tráfico internacional aumenta (+9,1%) debido al crecimiento del tráfico europeo por el buen comportamiento de Ryanair (en sus rutas a Berlín, Dublín, Riga y Sofía), el crecimiento de Wizz Air (en sus rutas a Bucarest, Budapest, Lublin y Vilna), Jet2, Easyjet, Blue Air, Stobart Air, y por el uso de aviones de mayor tamaño por parte de KLM. Esto se ve minorado por el descenso de los pasajeros chárter principalmente de Thomas Cook.

El tráfico en **Aberdeen** alcanzó 3,1 millones de pasajeros (-12,2%). El tráfico doméstico disminuye (-13,8%) principalmente por el mal comportamiento de las rutas a Londres por el impacto negativo de la pérdida de Virgin Little Red (BA y Flybe han absorbido solo algunos de sus pasajeros) y la disminución de pasajeros chárter relacionados con el negocio petrolífero.

El tráfico internacional disminuye (-6,0%) principalmente por la pérdida de pasajeros en las rutas escandinavas (destinos del negocio petrolífero) reduciendo rotaciones y niveles de ocupación en BMI, y menores rotaciones en SAS y Wideroe, por las menores rotaciones de Air France y de Lufthansa, y por la reducción de capacidad de KLM por el uso de aviones más pequeños, esto se ve parcialmente compensado por la nueva ruta de Wizz Air a Gdansk y Varsovia, y por la nueva ruta de Icelandair a Reikiavik.

El tráfico de helicópteros disminuye (-18,3%) motivado también por la caída de la demanda del negocio petrolífero.

El tráfico en **Southampton** alcanzó 2,0 millones de pasajeros (+9,8%). El tráfico doméstico mejora (+2,6%) principalmente por el crecimiento de las rutas a Manchester, Glasgow, Newcastle y Belfast, minorado por los menores pasajeros en la ruta a Aberdeen/Leeds.

El tráfico internacional aumenta (+23%) por las nuevas rutas a Charles de Gaulle, Cork, Toulon y Biarritz y el buen comportamiento de las rutas a Ámsterdam, Dusseldorf y Palma, minorado por el descenso de pasajeros en las rutas a Málaga, Alicante y Faro.

Ingresos y RBE AGS

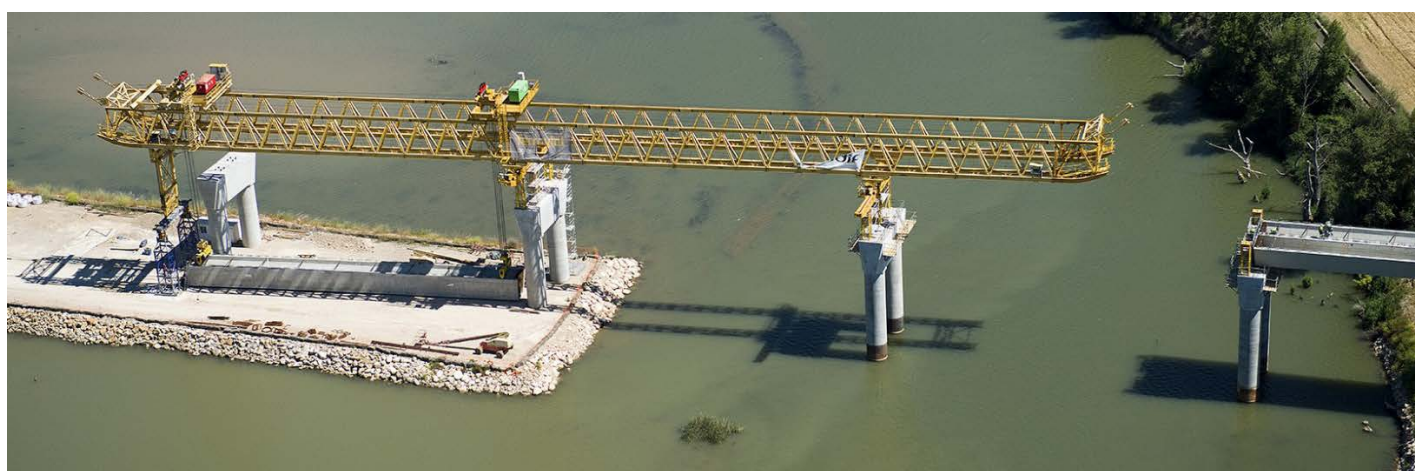
Los aeropuertos mostraron un crecimiento de su RBE del +10,8% en 2016, con un crecimiento del tráfico del +2,8%, y de ventas (+1,2%) junto con una disminución de los gastos del -4,8% motivado por el esfuerzo de control de costes.

Deuda neta bancaria AGS

A 31 de diciembre de 2016, la deuda neta bancaria de los aeropuertos alcanzó 533 millones de libras.

BALANCE

| | dic-16 | dic-15 | | dic-16 | dic-15 |
|---|---------------|---------------|---|---------------|---------------|
| ACTIVO NO CORRIENTE | 15.647 | 16.821 | PATRIMONIO NETO | 6.314 | 6.541 |
| Fondo de comercio de consolidación | 2.170 | 1.885 | Patrimonio neto atribuido a los accionistas | 5.597 | 6.058 |
| Activos intangibles | 503 | 234 | Patrimonio neto atribuido a los socios externos | 717 | 483 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 7.145 | 8.545 | Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 1.118 | 1.088 |
| Inversiones inmobiliarias | 6 | 15 | | | |
| Inmovilizado material | 731 | 491 | PASIVOS NO CORRIENTES | 10.409 | 9.327 |
| Inversiones en sociedades asociadas | 2.874 | 3.237 | Provisiones para pensiones | 174 | 46 |
| Activos Financieros no corrientes | 735 | 755 | Otras provisiones | 757 | 851 |
| Inversiones a largo plazo con empresas asociadas | 374 | 411 | Deuda financiera | 7.874 | 6.697 |
| Caja restringida y otros activos financieros no corrientes | 249 | 261 | Deuda financiera proyectos de infraestructuras | 5.310 | 5.320 |
| Resto de cuentas a cobrar | 112 | 83 | Deuda financiera resto de sociedades | 2.564 | 1.376 |
| Impuestos Diferidos | 1.051 | 1.254 | Otras deudas | 200 | 171 |
| Derivados financieros a valor razonable | 432 | 406 | Impuestos diferidos | 967 | 1.124 |
| | | | Derivados financieros a valor razonable | 436 | 438 |
| ACTIVO CORRIENTE | 7.750 | 8.563 | | | |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 624 | 2.418 | PASIVOS CORRIENTES | 5.556 | 8.428 |
| Existencias | 516 | 387 | Pasivos clasif. mantenidos para la venta | 440 | 2.690 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 2.828 | 2.320 | Deuda financiera | 302 | 1.385 |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | 2.199 | 1.821 | Deuda financiera proyectos de infraestructuras | 200 | 1.297 |
| Otros deudores | 629 | 499 | Deuda financiera resto de sociedades | 102 | 88 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 186 | 135 | Derivados financieros a valor razonable | 69 | 259 |
| Tesorería e inversiones financieras temporales | 3.578 | 3.279 | Deudas por operaciones de tráfico | 3.893 | 3.258 |
| Sociedades proyectos de infraestructuras | 277 | 306 | Acreedores comerciales | 2.299 | 1.982 |
| Caja restringida | 62 | 36 | Otras deudas no comerciales | 1.595 | 1.276 |
| Resto de tesorería y equivalentes | 215 | 270 | Pasivos por impuestos sobre sociedades | 150 | 138 |
| Resto de sociedades | 3.301 | 2.973 | Provisiones para operaciones de tráfico | 702 | 697 |
| Derivados financieros a valor razonable | 18 | 23 | | | |
| TOTAL ACTIVO | 23.397 | 25.384 | TOTAL PASIVO | 23.397 | 25.384 |



CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

| | Antes de ajustes Valor Razonable | Ajustes Valor Razonable | dic-16 | Antes de ajustes Valor Razonable | Ajustes Valor Razo- nable | dic-15 |
|--|--|-------------------------------|---------------|--|---------------------------------|--------------|
| CIFRA DE VENTAS | 10.759 | | 10.759 | 9.701 | | 9.701 |
| Otros ingresos de explotación | 7 | | 7 | 9 | | 9 |
| Total ingresos de explotación | 10.765 | | 10.765 | 9.709 | | 9.709 |
| Total gastos de explotación | 9.821 | | 9.821 | 8.683 | | 8.683 |
| RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN | 944 | | 944 | 1.027 | | 1.027 |
| Margen % | 8,8% | | 8,8% | 10,6% | | 10,6% |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 342 | | 342 | 256 | | 256 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJE- NACIÓN DE INMOVILIZADO | 602 | | 602 | 770 | | 770 |
| Margen % | 5,6% | | 5,6% | 7,9% | | 7,9% |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 330 | -6 | 324 | 185 | -54 | 131 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENA- JENACIÓN DE INMOVILIZADO | 932 | -6 | 926 | 955 | -54 | 901 |
| Margen % | 8,7% | | 8,6% | 9,8% | | 9,3% |
| RESULTADO FINANCIERO | -365 | -26 | -391 | -498 | -138 | -637 |
| Financiación de proyectos de infraestructuras | -305 | | -305 | -463 | | -463 |
| Derivados y otros ajustes valor razonable y resto de proyectos | -7 | -12 | -20 | -12 | -188 | -200 |
| Financiación ex proyectos. | -49 | | -49 | -35 | | -35 |
| Derivados y otros ajustes valor razonable y resto ex proyectos | -4 | -13 | -18 | 12 | 49 | 61 |
| Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia | 214 | -132 | 82 | 275 | 37 | 312 |
| RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS | 780 | -164 | 617 | 732 | -155 | 577 |
| Impuesto sobre beneficios | -245 | 11 | -233 | 25 | 30 | 54 |
| RESULTADO DE ACTIVIDADES CONTINUADAS | 536 | -153 | 383 | 757 | -126 | 631 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | | | | | | |
| RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO | 536 | -153 | 383 | 757 | -126 | 631 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | -11 | 4 | -7 | 33 | 56 | 89 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMI- NANTE | 525 | -149 | 376 | 790 | -70 | 720 |



VENTAS

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------|---------------|--------------|--------------|-------------|
| Construcción | 4.194 | 4.287 | -2,2% | -2,7% |
| Aeropuertos | 4 | 8 | -49,9% | -68,6% |
| Autopistas | 486 | 513 | -5,3% | 24,8% |
| Servicios | 6.078 | 4.897 | 24,1% | 2,8% |
| Otros | -4 | -6 | n.a. | n.a. |
| Total | 10.759 | 9.701 | 10,9% | 1,2% |

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| Construcción | 342 | 393 | -13,1% | -12,8% |
| Aeropuertos | -18 | -13 | -45,7% | -54,7% |
| Autopistas | 297 | 333 | -10,8% | 24,9% |
| Servicios | 325 | 312 | 4,2% | -12,9% |
| Otros | -2 | 1 | n.a. | n.a. |
| Total | 944 | 1.027 | -8,1% | -4,0% |

AMORTIZACIONES

Las amortizaciones se incrementaron respecto al año anterior en +33,5% (+14,0% en términos homogéneos), hasta los 342 millones de euros.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

(antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

| | dic-16 | dic-15 | Var. | Comparable |
|--------------|------------|------------|---------------|--------------|
| Construcción | 313 | 364 | -14,1% | -13,7% |
| Aeropuertos | -19 | -13 | -50,4% | -54,2% |
| Autopistas | 214 | 250 | -14,4% | 16,8% |
| Servicios | 99 | 173 | -42,5% | -25,5% |
| Otros | -5 | -4 | n.a. | n.a. |
| Total | 602 | 770 | -21,9% | -9,7% |

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

DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO

Los deterioros y enajenación de inmovilizado ascienden a 324 millones de euros a cierre de 2016 (131 millones en 2015), debido principalmente a los siguientes impactos:

- La plusvalía correspondiente a la venta de la autopista Chicago Skyway, que asciende a +259 millones de euros (antes de impuestos).
- La plusvalía correspondiente a la venta de las autopistas irlandesas, que asciende a +21 millones de euros.
- Deterioro adicional de Autema -21 millones de euros.
- Impacto positivo de +52 millones de euros por la desconsolidación de SH-130 (reversión de pérdidas acumuladas).

RESULTADO FINANCIERO

| | dic-16 | dic-15 | Var. |
|--|-------------|-------------|--------------|
| Proyectos de infraestructuras | -305 | -463 | 34,0% |
| Ex-proyectos de infraestructuras | -49 | -35 | -37,1% |
| Rdo. fro. por financiación | -354 | -498 | 28,9% |
| Proyectos de infraestructuras | -20 | -200 | 90,2% |
| Ex-proyectos de infraestructuras | -18 | 61 | -128,9% |
| Rdo. fro. por derivados y otros | -37 | -139 | 73,1% |
| Resultado Financiero | -391 | -637 | 38,6% |

El gasto financiero en 2016 fue inferior a la cifra correspondiente a 2015, combinando los siguientes impactos:

- **Resultado por financiación:** 144 millones de euros de menor gasto hasta 354 millones de euros. La variación vs 2015 se debe principalmente a los proyectos de infraestructuras:
 - Desconsolidación de Chicago Skyway (sólo contribuyó dos meses en 2016 vs año completo en 2015).
 - Desconsolidación de la deuda de las autopistas irlandesas (desde febrero 2016 consolidadas por puesta en equivalencia).
 - Desconsolidación de las autopistas OLR y R4 (febrero y diciembre 2015, respectivamente).
 - Menores gastos financieros en SH-130 (*Chapter11*).

Estos impactos han sido parcialmente compensados por el incremento de gasto tras la apertura de la *managed lane* LBJ

- **Resultado por derivados y otros:** 101 millones de euros menos de gasto financiero hasta 37 millones, principalmente por:
 - El impacto extraordinario negativo que se produjo en 2015 por los derivados de Ausol y SH-130, que no se producen en 2016
 - Este impacto se ve parcialmente mitigado por el mayor gasto financiero en la parte ex-proyectos, y concretamente por las coberturas de *equity swaps* ligados a los planes de retribución (en 2015 ingreso financiero), aunque sin impacto en caja. Dichas coberturas supusieron un gasto de -18 millones de euros al cierre 2016, debido a la evolución negativa de la acción en 2016, frente a la buena evolución en 2015, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

| Fecha | Precio de Cierre (€) |
|------------------|----------------------|
| 31-dic-14 | 16,43 |
| 31-dic-15 | 20,86 |
| 31-dic-16 | 17,00 |

A cierre de 2016, el número de acciones cubiertas alcanzó 3.429.600.

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

| | dic-16 | dic-15 | Var. |
|--------------|-----------|------------|---------------|
| Construcción | 0 | -3 | 107,2% |
| Servicios | 19 | 31 | -38,7% |
| Autopistas | 108 | 84 | 28,1% |
| Aeropuertos | -46 | 199 | -122,8% |
| Total | 82 | 312 | -73,8% |

A nivel de resultado neto, las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportaron 82 millones de euros netos de impuestos (312 millones de euros en 2015).

La mejora en la contribución de autopistas (el RBE de 407ETR subió un +17,3%) no compensó la caída en Aeropuertos (-46 millones de euros de contribución en 2016 vs +199 millones en 2015), debido a un doble impacto:

- i. El resultado de diciembre 2015 de Heathrow incluía un efecto positivo no recurrente de +237 millones de libras (67 millones de euros por la participación del 25% que tiene Ferrovial), sin impacto en caja, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones.
- ii. Ajustes negativos de *fair value* de la cartera de derivados de tipo de interés e inflación (contribución por puesta en equivalencia impactada por -160 millones de euros a cierre de 2016). Estos derivados son cobertura económica, no contable, dado que los ingresos aeronáuticos y el valor del activo regulado están ligados positivamente a una mayor inflación.

La contribución de AGS se mantiene en línea con 2015, alcanzando 12 millones de euros en 2016 vs 14 millones el año anterior.

IMPUESTOS

El impuesto sobre sociedades ascendió a -233 millones de euros en 2016 vs +54 millones de euros al cierre de 2015, el cual tuvo su origen principalmente en la activación de créditos fiscales de ejercicios anteriores.

La tasa impositiva fue 37,9% en 2016 (43,6% sin puesta en equivalencia), estando afectada por una serie de impactos de carácter extraordinario, entre los que destacan:

- **Resultados puesta en equivalencia (82 millones de euros):** sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia que conforme a la normativa contable se presentan ya netos de su impacto fiscal.
- **Resultados contables sin impacto fiscal (186 millones de euros):**
 - **Pérdidas en sociedades de proyectos concesionales en EEUU** en las que participan otros socios y son integradas por

integración global (42 millones de euros). El crédito fiscal se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, por lo que el ajuste corresponde al crédito fiscal asignable al resto de socios.

- **Resultado desinversión Chicago Skyway:** Corresponde al fondo de comercio asignado a la autopista (132 millones de euros). Dicho fondo de comercio ha sido dado de baja como consecuencia de la venta de la autopista (reduciendo por lo tanto la plusvalía), sin generar un impacto fiscal.

Eliminando efectos de carácter extraordinario, la tasa efectiva sería del 32%.

RESULTADO NETO

El resultado neto se situó en 376 millones de euros (720 millones de euros en 2015). La diferencia se debe principalmente a una serie impactos extraordinarios en 2016 y 2015:

- **Principales impactos extraordinarios en 2016:**
 - Impacto positivo de las plusvalías por la venta de Chicago Skyway: +103 millones de euros y de las autopistas irlandesas: +21 millones de euros.
 - Impactos no recurrentes en HAH: -107 millones de euros (vs impacto positivo en 2015 de +139 millones de euros).
 - Impacto positivo de +30 millones de euros por la desconsolidación de SH-130 (reversión de pérdidas acumuladas).
 - Impacto por ajustes de valor razonable de derivados: -31 millones de euros (vs -53 millones de euros en 2015).
 - Impacto por el deterioro en la autopista Autema: -21 millones de euros (-54 millones de euros en 2015).
- **Adicionalmente, en 2015:** Se produjo un impacto extraordinario positivo tras por la salida de perímetro de Ocaña-La Roda y R4 (+122 millones de euros).

DEUDA NETA Y RATING CORPORATIVO

DEUDA NETA

La posición neta de tesorería, excluidos proyectos de infraestructura, se situó en 697 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 frente a los 1.514 millones en diciembre 2015.

Entre los principales impactos que han llevado a la disminución de la posición de caja neta ex-proyectos de infraestructuras se encuentran:

- Flujo de inversiones por importe de -985 millones de euros (vs -374 millones en 2015), con el siguiente desglose:
 - Inversiones por compra de sociedades (-629 millones de euros en 2016 vs -12 millones en 2015): donde destaca la adquisición de Broadpectrum en Servicios por -499 millones de euros y Transchile en Aeropuertos por -69 millones de euros.
 - Las inversiones relacionadas con el crecimiento orgánico de la compañía, que alcanzaron los -356 millones de euros en 2016 (-362 millones en 2015), y que incluye inversiones en inmovilizado, así como las ampliaciones de capital en Autopistas.
- Remuneración al accionista (-544 millones de euros), compuesto de pago en efectivo del *scrip dividend* de -226 millones de euros y la recompra de acciones propias de -317 millones de euros. Adicionalmente, los dividendos a minoritarios de participadas ascendieron a -23 millones de euros.
- Pago de impuestos por importe de -125 millones de euros
- Pago de intereses por -48 millones de euros.
- Incorporación de la deuda neta de Broadpectrum (-435 millones de euros).

Los impactos mencionados anteriormente fueron parcialmente compensados por los siguientes factores positivos:

- Dividendos recibidos de proyectos por 477 millones de euros, correspondiendo 290 millones a Autopistas, 134 millones a Aeropuertos, 49 millones a Servicios y 4 millones a Construcción.
- Desinversiones por 340 millones (vs 74 millones a 2015) tras el cierre de los procesos de venta de la autopista Chicago Skyway (230 millones de euros) y las autopistas irlandesas (59 millones de euros).

La deuda neta de proyectos se situó en 4.963 millones de euros (6.057 millones en diciembre 2015). Esta deuda neta incluye 641 millones de euros relacionada con autopistas en construcción (NTE 35W e I-77).

Los principales impactos en la posición neta de tesorería de los proyectos de infraestructura frente a diciembre 2015, se deben a los cambios de perímetro producidos durante 2016:

- Desconsolidación de SH-130 (1.421 millones de euros), tras la pérdida de control sobre el activo.
- Desconsolidación de la deuda de las autopistas portuguesas (323 millones de euros), cuya venta se espera materializar en los próximos meses ha sido reclasificada como pasivos mantenidos para la venta.

La deuda neta consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2016 se situó en 4.266 millones de euros (frente a 4.542 millones en diciembre 2015).

| | dic.-16 | dic.-15 |
|--|---------------|---------------|
| PNT sin proyectos infraestructura | 697 | 1.514 |
| Autopistas | -4.426 | -5.518 |
| Resto | -537 | -539 |
| PNT proyectos infraestructura | -4.963 | -6.057 |
| Posición neta de tesorería total | -4.266 | -4.542 |

| | dic.-16 | dic.-15 |
|---|---------------|---------------|
| Deuda Financiera Bruta | -8.093 | -8.083 |
| Deuda Bruta Ex-proyectos | -2.584 | -1.465 |
| Deuda Bruta Proyectos | -5.510 | -6.618 |
| Tesorería | 3.827 | 3.540 |
| Tesorería Ex-proyectos | 3.301 | 2.973 |
| Tesorería Proyectos | 526 | 567 |
| Posición neta de tesorería total | -4.266 | -4.542 |

RATING CORPORATIVO

| Agencia | Calificación | Perspectiva |
|----------------------|--------------|-------------|
| S&P | BBB | Estable |
| Fitch Ratings | BBB | Estable |

VENCIMIENTOS DE DEUDA EX-PROYECTOS

| Año | Vencimientos Deuda corporativa |
|-------------|--------------------------------|
| 2017 | 15 |
| 2018 | 526 |
| 2019 | 352 |
| 2020 | 256 |
| 2021 - 2030 | 1.329 |
| 2031 - 2040 | 7 |
| 2041 - 2050 | 7 |

FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

| dic.-16 | Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias | Flujo de caja sociedades concesionarias | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
|--|---|---|---------------|---------------------------|
| RBE | 502 | 442 | | 944 |
| Cobro de dividendos | 477 | | -50 | 427 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | 16 | -68 | | -52 |
| Flujo operaciones sin IS | 995 | 373 | -50 | 1.319 |
| Pago de impuestos del ejercicio | -125 | -23 | | -147 |
| Devolución de impuestos ejercicios anteriores | | | | |
| Flujo operaciones | 870 | 351 | -50 | 1.172 |
| Inversión | -985 | -388 | 72 | -1.301 |
| Desinversión | 340 | | | 340 |
| Flujo de inversión | -645 | -388 | 72 | -961 |
| Flujo de actividad | 226 | -38 | 22 | 210 |
| Flujo de intereses | -48 | -303 | | -351 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | 2 | 122 | -72 | 53 |
| Dividendo Flexible | -226 | | | -226 |
| Compra de autocartera | -317 | | | -317 |
| Remuneración al accionista Ferrovial | -544 | | | -544 |
| Resto remuneración accionistas minoritarios participadas | -23 | -50 | 50 | -24 |
| Variación tipo de cambio | -9 | -111 | | -119 |
| Variación préstamos puente (financiación proyectos) | | | | |
| Cambios en perímetro de consolidación | -440 | 1.702 | | 1.262 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | 18 | -230 | | -212 |
| Flujo de financiación | -1.043 | 1.131 | -22 | 66 |
| Variación PNT | -817 | 1.093 | | 276 |
| Posición neta inicial | 1.514 | -6.057 | | -4.542 |
| Posición neta final | 697 | -4.963 | | -4.266 |

| dic.-15 | Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias | Flujo de caja sociedades concesionarias | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
|--|---|---|---------------|---------------------------|
| RBE | 580 | 447 | | 1.027 |
| Cobro de dividendos | 477 | | -78 | 399 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -168 | -67 | 0 | -234 |
| Flujo operaciones sin IS | 889 | 380 | -78 | 1.191 |
| Pago de impuestos del ejercicio | -29 | -31 | | -61 |
| Devolución de impuestos ejercicios anteriores | | | | |
| Flujo operaciones | 860 | 349 | -78 | 1.130 |
| Inversión | -374 | -556 | 92 | -839 |
| Desinversión | 74 | | | 74 |
| Flujo de inversión | -300 | -556 | 92 | -765 |
| Flujo de actividad | 560 | -208 | 13 | 366 |
| Flujo de intereses | -35 | -309 | | -344 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | -1 | 213 | -92 | 121 |
| Dividendo Flexible | -267 | | | -267 |
| Compra de autocartera | -265 | | | -265 |
| Remuneración al accionista Ferrovial | -532 | | | -532 |
| Resto remuneración accionistas minoritarios participadas | -40 | -83 | 78 | -44 |
| Variación tipo de cambio | -23 | -498 | | -521 |
| Otros movimientos Fondos Propios | | -5 | | -5 |
| Variación préstamos puente (financiación proyectos) | | | | |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | -47 | 2.695 | | 2.648 |
| Flujo de financiación | -678 | 2.014 | -13 | 1.322 |
| Variación PNT | -118 | 1.806 | 0 | 1.688 |
| Posición neta inicial | 1.632 | -7.862 | | -6.230 |
| Posición neta final | 1.514 | -6.057 | 0 | -4.542 |

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS**Flujo de operaciones ex-proyectos**

El flujo de operaciones ex-proyectos de infraestructuras alcanzó, al cierre de 2016, 995 millones de euros (antes de impuestos), mejorando la cifra de 2015, 889 millones. Esta mejora se debió principalmente a una contribución equilibrada de mayores dividendos de infraestructuras (+6,2%) y una mejora en el flujo operativo de Servicios (recuperándose significativamente en el último trimestre). Este buen comportamiento ha permitido continuar mejorando la remuneración al accionista (544 millones de euros frente a los 532 millones repartidos en 2015), además de llevar a cabo las inversiones necesarias para la orgánica de la compañía (356 millones de euros).

| Aplicación de Flujo operativo sin IS | dic.-16 |
|--|-------------|
| Flujo operativo sin IS | 995 |
| Inversiones orgánicas | -356 |
| Flujo de actividad orgánico sin IS | 639 |
| Remuneración al accionista de Ferrovial | -544 |
| Inversión inorgánica neta | -289 |
| Compra de Sociedades | -629 |
| Desinversiones | 340 |
| Otros (principalmente deuda BRS) | -428 |
| Impuestos | -125 |
| Flujo de intereses | -48 |
| Resto de remuneración al accionista (Budimex) | -23 |

La evolución del flujo de operaciones ex-proyectos de Infraestructuras por segmentos en 2016 respecto a 2015 se muestra en la siguiente tabla:

| Flujo de operaciones | dic.-16 | dic.-15 |
|---|------------|------------|
| Construcción | 245 | 272 |
| Servicios | 395 | 289 |
| Dividendos Autopistas | 290 | 267 |
| Dividendos Aeropuertos | 134 | 132 |
| Otros | -69 | -70 |
| Flujo de operaciones sin impuestos | 995 | 889 |
| Pago Impuesto de sociedades | -125 | -29 |
| Total | 870 | 860 |

En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos, Autopistas e Inmobiliaria junto con los sistemas retributivos ligados al precio de la acción de las divisiones de Aeropuertos, Autopistas y Corporación.

El mayor pago de impuestos, se debe fundamentalmente a la incorporación de Broadpectrum que realizó el pago de impuestos durante los siete meses de consolidación.

A continuación, se muestra el detalle de flujo de Construcción y Servicios:

| Construcción | dic.-16 | dic.-15 |
|--|------------|------------|
| RBE | 342 | 393 |
| RBE proyectos | 13 | 13 |
| RBE Ex proyectos | 329 | 380 |
| Cobro de dividendos | 4 | 0 |
| Liquidación y regularización por finalización de obras (provisiones y otros) | -124 | -111 |
| Variación descuento de factoring | 12 | -118 |
| Fondo de maniobra ex Budimex | 38 | -9 |
| Fondo de maniobra Budimex | -13 | 130 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -87 | -109 |
| Flujo operaciones sin IS | 245 | 272 |

| Servicios | dic.-16 | dic.-15 |
|--|------------|------------|
| RBE | 325 | 312 |
| RBE proyectos | 85 | 74 |
| RBE Ex proyectos | 241 | 237 |
| Cobro de dividendos | 49 | 78 |
| Variación descuento de factoring | 47 | 0 |
| Pago de Pensiones Reino Unido | -15 | -19 |
| Fondo de maniobra ex Reino Unido | 86 | 58 |
| Fondo de maniobra Reino Unido | -13 | -66 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | 106 | -27 |
| Flujo operaciones sin IS | 395 | 289 |

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

| | España | Reino Unido | Broadpectrum | Internacional | Total Servicios |
|---|------------|-------------|--------------|---------------|-----------------|
| RBE Ex proyectos | 124 | 20 | 84 | 13 | 241 |
| Dividendos y otras devoluciones | 15 | 20 | 8 | 6 | 49 |
| Variación descuento de factoring | 47 | | | | 47 |
| Pago de pensiones | 0 | -15 | 0 | 0 | -15 |
| Var. fondo de maniobra | 43 | -13 | 44 | -1 | 73 |
| Flujo de operaciones sin impuestos | 230 | 12 | 135 | 17 | 395 |

En **Autopistas**, se incluye dentro del flujo de operaciones a diciembre 2016 un importe de 290 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.-16 | dic.-15 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| ETR 407 | 244 | 242 |
| Autopistas irlandesas | 2 | 7 |
| Autopistas portuguesas | 37 | 17 |
| Autopistas griegas | 0 | 0 |
| Autopistas españolas | 3 | 0 |
| Resto | 5 | 0 |
| Total | 290 | 267 |

Los dividendos de **Aeropuertos** (134 millones de euros) corresponden a dividendos percibidos de HAH (96 millones de euros) y de los aeropuertos regionales (38 millones de euros).

| Aeropuertos | dic.-16 | dic.-15 |
|--------------|------------|------------|
| HAH | 96 | 95 |
| AGS | 38 | 38 |
| Total | 134 | 132 |

Flujo de inversión ex-proyectos

La siguiente tabla muestra el 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.-16 | Inversión | Desinversión | Flujo de inversión |
|--------------|-------------|--------------|--------------------|
| Construcción | -76 | 2 | -74 |
| Servicios | -706 | 48 | -658 |
| Autopistas | -113 | 289 | 176 |
| Aeropuertos | -73 | 0 | -73 |
| Otros | -17 | 1 | -16 |
| Total | -985 | 340 | -645 |

| dic.-15 | Inversión | Desinversión | Flujo de inversión |
|--------------|-------------|--------------|--------------------|
| Construcción | -46 | 16 | -30 |
| Servicios | -207 | 0 | -207 |
| Autopistas | -120 | 58 | -62 |
| Aeropuertos | 0 | 0 | 0 |
| Otros | -1 | 1 | 0 |
| Total | -374 | 74 | -300 |

El flujo bruto de inversión (985 millones de euros) se divide en:

- **Las inversiones realizadas para el crecimiento inorgánico**, que a cierre de año supusieron **-629 millones de euros**, destacando la adquisición de Broadpectrum en la división de Servicios (-499 millones de euros) y Transchile en Aeropuertos por -69 millones de euros.

- **Las inversiones relacionadas con el crecimiento orgánico** de la compañía alcanzaron los **-356 millones de euros** en 2016, y que incluye las Inversiones en inmovilizado y las ampliaciones de capital en Autopistas (-113 millones de euros), donde destacan la autopista americana en construcción NTE 35W, 407EDG en Canadá y en Colombia (Ruta del Cacao). También se recoge la adquisición de participaciones minoritarias en Algarve y Norte Litoral (Portugal).

En la siguiente tabla se muestra la inversión de capital de Cintra en los proyectos de infraestructuras:

| Inversión en capital Autopistas | dic.-16 | dic.-15 |
|---------------------------------|-------------|-------------|
| LBJ | 0 | -41 |
| NTE | 0 | -3 |
| NTE 35W | -53 | -44 |
| SH-130 | 0 | 0 |
| Autopistas españolas | -5 | -3 |
| Autopistas portuguesas | -26 | -3 |
| Autopistas griegas | 0 | 0 |
| Resto | -29 | -26 |
| Total | -113 | -120 |

Con respecto a las desinversiones de 2016, destaca Cintra, por la venta de Chicago Skyway por importe de +230 millones de euros y de las autopistas irlandesas (+59 millones de euros) así como Servicios UK, venta de una flota de camiones por +30 millones de euros.

En cuanto a las desinversiones de 2015, también destaca Cintra, por la venta de ITR por importe de +45 millones de euros.

Flujo de financiación ex-proyectos

El flujo de financiación, incluye:

- **Flujo de remuneración al accionista**: -544 millones de euros para accionistas de Ferrovial, que incluye el pago en efectivo del scrip dividendo de -226 millones y la recompra de acciones propias de -317 millones. Adicionalmente, los dividendos a minoritarios de participadas ascendieron a -23 millones de euros.
- **El pago neto de los intereses del año** (-48 millones de euros).
- **Impacto del tipo de cambio** (-9 millones de euros), que tiene su origen en la caja operativa de los negocios fuera de la zona euro y en posiciones en divisa, principalmente en Zlotys polacos y dólares australianos, (-30 millones de euros), neteado por la liquidación de derivados de tipo de cambio por importe de +21 millones de euros.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-422 millones de euros), donde destaca la **consolidación de la deuda neta contable aportada por Broadpectrum** (-435 millones de euros). En esta partida, además, se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos corporativos.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones de proyectos

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.-16 | dic.-15 |
|-----------------------------|------------|------------|
| Autopistas | 250 | 295 |
| Resto | 101 | 53 |
| Flujo de operaciones | 351 | 349 |

Flujo de inversión de proyectos

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

| Flujo de Inversión | dic.-16 | dic.-15 |
|---|-------------|-------------|
| LBJ | -10 | -183 |
| North Tarrant Express | -14 | -31 |
| North Tarrant Express 35W | -267 | -255 |
| SH-130 | -10 | -2 |
| Autopistas portuguesas | -2 | -3 |
| Autopistas españolas | -3 | -15 |
| Chicago | 0 | -4 |
| Resto | -54 | -42 |
| Total Autopistas | -361 | -535 |
| Resto | -43 | -152 |
| Total proyectos | -404 | -687 |
| Subvenciones de capital | 16 | 131 |
| Total flujo inversión neto proyectos | -388 | -556 |

En cuanto al flujo de inversión, destaca la inversión en activos concesionales en construcción en Autopistas en 2016, destacando las autopistas de Estados Unidos (NTE Extensión e I-77).

Flujo de financiación de proyectos

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.

| Flujo de intereses | dic.-16 | dic.-15 |
|-------------------------|-------------|-------------|
| Autopistas España | -132 | -65 |
| Autopistas EE.UU. | -88 | -152 |
| Autopistas Portugal | -38 | -42 |
| Resto autopistas | -3 | -15 |
| Total autopistas | -260 | -274 |
| Resto | -43 | -35 |
| Total | -303 | -309 |

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 2016 ha sido negativo por -111 millones de euros, derivado fundamentalmente de la apreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Finalmente, en la partida "Otros movimientos de deuda (no flujo)" (+1.472 millones de euros), se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja; cabe destacar la salida de deuda por la desconsolidación de la sociedad concesionaria SH-130 (1.421 millones de euros) y la clasificación a activos mantenidos para la venta de las autopistas portuguesas, cuya venta se espera materializar en los próximos meses (323 millones de euros), así como la reclasificación del saldo de balance del *fair value* del derivado de la SH-130 a deuda (-143 millones de euros).

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA

En 2016, Ferrovial distribuyó entre sus accionistas 544 millones de euros (317 millones en concepto de compra de autocartera y 226 millones en dividendo flexible), aumentando la cifra de 2015 (532 millones de euros).

| | Remuneración al accionista | Recompra de acciones | Dividendo flexible |
|------|----------------------------|----------------------|--------------------|
| 2016 | 544 | 317 | 226 |
| 2015 | 532 | 265 | 267 |
| 2014 | 510 | 235 | 275 |

DIVIDENDO

La sociedad celebró su Junta General de Accionistas el 4 de mayo de 2016. En la misma se aprobaron, por tercer año consecutivo, dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

Dichos aumentos, se enmarcan dentro del sistema de retribución a los accionistas, denominado “**Ferrovial Dividendo Flexible**”, que inició la Sociedad en 2014, y que sustituye al que hubiera sido el tradicional pago del dividendo complementario del ejercicio 2015 y dividendo a cuenta del ejercicio 2016.

Este programa ofrece a todos los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión, o alternatively, recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (de no hacerlo en el mercado) de los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean.

| Detalles Dividendo Flexible | jun.-16 | nov.-16 |
|---|-------------|-------------|
| Precio fijo garantizado de compra derechos | 0,311 | 0,408 |
| Número derechos para recibir acción nueva | 58 | 45 |
| % accionistas optaron a acciones | 58,896% | 56,04% |
| % accionistas eligieron pago en efectivo | 41,104% | 43,96% |
| Número de acciones nuevas emitidas | 7.435.172 | 9.210.953 |
| Numero de derechos adquiridos | 300.971.002 | 325.153.323 |

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El programa de recompra finalizó, tal y como se estableció en JGA, el día 18 de noviembre de 2016 con un total de 15.547.735 acciones propias adquiridas por la sociedad (no superando el límite máximo previsto de 275 millones de euros o 19 millones de acciones).

Posteriormente se llevó a cabo la reducción de capital en la cuantía de 3.261.745 euros, mediante la amortización de 16.308.725 acciones propias en cartera, incluidas 760.990 acciones propias existentes previa fecha de formulación por parte del Consejo de Administración de la propuesta de acuerdo a la Junta de reducción de capital.

El **capital social estaba integrado por 732.548.474 acciones ordinarias**, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas (capital social a 31 de diciembre de 2016 era 146.509.694,80 euros).

ESTRUCTURA ACCIONARIAL

En agosto de 2015, Portman Baela, S.L. y Karlovy, S.L., transmitieron a sus socios el total de la participación que poseían sobre el capital social de Ferrovial. Tras dicha operación, han cesado los efectos del pacto parasocial sobre Ferrovial, S.A. que existía entre los anteriores accionistas.

Recientes variaciones en la participación Siemprelara S.L.U. (sociedad controlada por Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo):

- El 13 de enero de 2016, UBS Limited procedió a la colocación de un paquete de 30.387.965 acciones de la sociedad Ferrovial S.A., representativas de aproximadamente un 4,15% del capital social de la compañía, por mandato de Siemprelara S.L.U., a un precio de 19,07 euros por acción, que fueron colocadas entre inversores cualificados. Adicionalmente, el 21 de enero de 2016, D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo comunicó su dimisión como Consejero Dominical de la Sociedad.
- El 14 de julio de 2016, Siemprelara S.L.U. informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) sobre el incremento en la participación de Ferrovial S.A., la cual alcanzó el 5,003%.

Tras las operaciones anteriormente comentadas y según está publicado en la CNMV, **las particiones significativas en el capital de Ferrovial S.A.**, han quedado de la siguiente manera:

- Rijn Capital BV**, (sociedad controlada por Rafael del Pino y Calvo-Sotelo): 20,3%
- Menomares, S.L.U.**, (sociedad controlada por María del Pino y Calvo-Sotelo): 8,2%
- Siemprelara S.L.U.**, (sociedad controlada por Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo): 5,0%
- Soziancor, S.L.U.**, (sociedad controlada por Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo): 2,5%.

Tras el cierre del ejercicio, el 9 de febrero de 2017, Blackrock notificó a la CNMV sobre el incremento su participación en Ferrovial S.A a un 3,2%.

Adicionalmente, el 19 de enero de 2017, Fidelity International Limited declaró a la CNMV una participación del 1,007% en Ferrovial.

ANEXO I: EVOLUCIÓN DEL TIPO DE CAMBIO

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

| | Tipo de cambio cierre (Balance) | Var. 16-15 | Tipo de cambio medio (PyG) | Var. 16-15 |
|-------------------|---------------------------------|------------|----------------------------|------------|
| Libra Esterlina | 0,8545 | 15,86% | 0,8230 | 13,72% |
| Dólar Americano | 1,0547 | -2,94% | 1,1034 | 0,01% |
| Dólar Canadiense | 1,4185 | -5,60% | 1,4590 | 2,51% |
| Zloty Polaco | 4,4046 | 3,25% | 4,3606 | 4,32% |
| Dólar Australiano | 1,4615 | -1,95% | 1,4853 | 0,34% |

ANEXO II: INFORMACIÓN ADICIONAL

OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS:

| I. Operación Realizada/Objetivo | Nº acciones | % del capital | Nominal (millones de euros) | Importe pagado (miles de euros) | Nº acciones aplicadas al objetivo | total nº acciones |
|---|-------------|---------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| II. SALDO FINAL 31 DIC. 2015 | | | | | | 954.805 |
| Compra de autocartera para posterior reducción de capital mediante su amortización | 15.547.735 | 2,1% | 3.110 | -275.000 | -16.308.725 | -760.990 |
| Autocartera discrecional | 2.407.250 | 0,3% | 481 | -42.255 | 0 | 2.407.250 |
| Compra de autocartera para hacer frente a los sistemas de retribución con entrega de acciones | 2.670.561 | 0,4% | 534 | -50.586 | -2.871.399 | -200.838 |
| Acciones recibidas como pago del dividendo flexible (*) | 374.947 | 0,1% | 75 | 0 | 0 | 374.947 |
| III. SALDO FINAL 31 DIC. 2016 | | | | | | 2.775.174 |

PERIODO MEDIO DE PAGO

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España ha sido de 55 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2015 y 2016:

| | 2016 Días | 2015 Días |
|--|--------------|--------------|
| Periodo medio de pago a proveedores | 55 | 48 |
| Ratio de operaciones pagadas | 55 | 48 |
| Ratio de operaciones pendientes de pago | 53 | 53 |

| | Importe (euros) | Importe (euros) |
|------------------------|-----------------|-----------------|
| Total Pagos realizados | 1.108.783.232 | 1.007.118.250 |
| Total Pagos pendientes | 52.916.260 | 54.792.695 |

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



FOTO: Construcción de Silvan Bridge, Texas, (Estados Unidos).



UNA REALIDAD LLAMADA AUSTRALIA

Australia se ha consolidado como uno de los mercados estratégicos a lo largo de estos últimos años. La adquisición de Broadspectrum representa un reforzamiento para Servicios, pero también para el resto de los negocios. Australia, mercado de gran tamaño y con abundantes proyectos de infraestructuras en marcha, es central para el desarrollo de Ferrovial por su estabilidad y sostenido crecimiento económico.

La primera incursión se produjo a principio de esta década con la adquisición, y posterior venta, del aeropuerto de Sídney. En la actualidad, Cintra desarrolla Toowoomba Second Range, valorada en 1.100 millones de euros; mientras Ferrovial Agromán construye la Pacific Highway y los accesos al Hospital Northern Beaches en Sídney. Broadspectrum, por su parte, gestiona una cartera situada en 5.500 millones. Ferrovial ha registrado unas ventas en Australia de 1.600 millones y proporciona empleo a 15.000 personas. Australia es ya una realidad para Ferrovial.



PERSONAS

EMPLEADOS

96.001
EN 25 PAÍSES

ÍNDICE DE ROTACIÓN

5,11%
VOLUNTARIA

EMPLEADOS COMPROMETIDOS

84%
67% PARTICIPACIÓN EN ENCUESTA CLIMA 2015

La excelencia operativa y la innovación de Ferrovial son posibles gracias al talento y al compromiso del equipo. Más de 96.000 personas trabajan en la compañía para ofrecer las mejores soluciones en los mercados en los que opera.

Ferrovial ofrece a sus empleados un proyecto que les anima a superarse día a día y facilita las herramientas necesarias para desarrollar las capacidades que permitan alcanzar los niveles de excelencia que exigen los proyectos en los mercados en los que opera.

Ferrovial está comprometida con la gestión de la diversidad como un imperativo empresarial, social, además de cumplir las normativas vigentes en materia de igualdad de oportunidades en cada uno de los contextos en los que desarrolla su actividad. Entre sus prioridades estratégicas se encuentra el desarrollo de un estilo de liderazgo inclusivo y adaptado a las peculiaridades y diferencias de personas y países.

La estrategia de Recursos Humanos se enfoca en tres directrices: Talento, Compromiso y Cultura.

TALENTO

OPTIMIZAR LA ORGANIZACIÓN
MOVILIDAD DEL TALENTO.
UNIVERSIDAD CORPORATIVA

COMPROMISO

SER UN EMPLEADOR DE REFERENCIA.
PROMOVER UN AMBIENTE DE TRABAJO FLEXIBLE

CULTURA

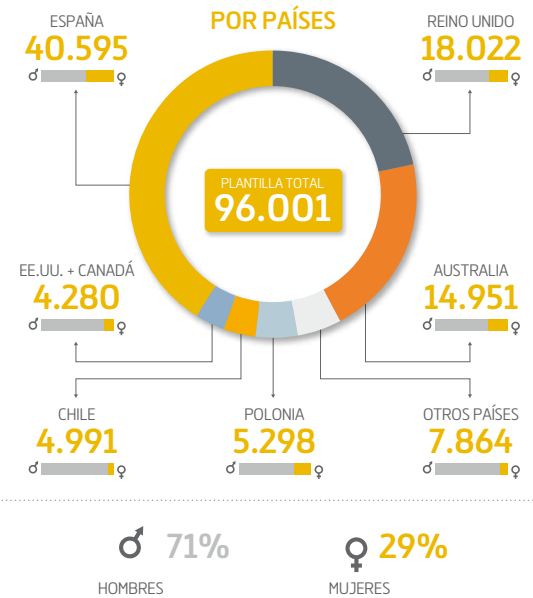
DESARROLLAR A LOS LÍDERES PARA UNA CULTURA INNOVADORA

TALENTO

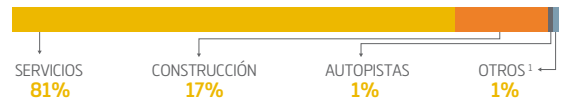
Durante 2016, con el objetivo de preparar a los líderes del futuro, se han puesto en marcha una serie de iniciativas basadas en la movilidad interna y el desarrollo de las capacidades necesarias:

- Nuevo modelo de competencias para la evaluación 360º por el que ha sido evaluado el primer nivel directivo y que responde a la continua adaptación del perfil directivo como impulsor de una cultura adecuada a los diferentes entornos multiculturales. En 2016 han sido evaluados 144 directivos (un 22% más que en la edición anterior). Los planes de acción que se derivan se acompañan de procesos de *coaching* y otras acciones de desarrollo individual.
- Implantación del Modelo de Desarrollo 70/20/10 para impulsar el desarrollo de los profesionales atendiendo a un sistema de aprendizaje en el que un 70% de la preparación hacia el futuro se produce de manera cotidiana, resolviendo retos diarios que forman parte de sus objetivos, realizando tareas y solucionando problemas, un 20% a través de feedback recibido y aprendiendo de otros y un 10% a través de la formación. Este modelo ha permitido identificar mejores

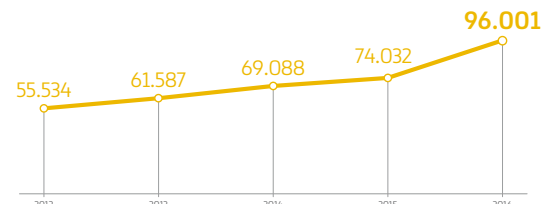
DESCRIPCIÓN PLANTILLA



POR NEGOCIO



EVOLUCIÓN



(1) Incluye la plantilla de Corporación (0,44%), Aeropuertos (0,03%) e Inmobiliaria (0,13%)

acciones de desarrollo en el proceso de evaluación por el que han pasado 30.039 personas.

- Uso de metodologías de analítica avanzada en datos de gestión de personas. Para ello se ha iniciado un proyecto que analiza datos que permiten una gestión más eficiente y un aumento de la capacidad de predicción de la fuerza laboral necesaria para el futuro. Este proyecto permite ver que la unión de tecnología, talento e innovación es una ventaja competitiva.

COMPROMISO

Ferrovial busca la implicación y compromiso de sus empleados. Con el objetivo de ofrecer una experiencia única y diferencial para cada uno de ellos, se ha puesto en marcha un proyecto global para el diseño de la Nueva Propuesta de Valor del Empleado, que incluye elementos valorados por los empleados más allá de la compensación. Durante 2016 se ha realizado el primer piloto en

EE.UU. con una participación del 44% y continuará en el próximo año.

Según la última encuesta de clima realizada al 100% del personal de gestión centralizada, el 84% está comprometido con la organización y 7 de cada 10 empleados recomienda Ferrovial como el mejor lugar para trabajar. En 2016 se ha obtenido el certificado *Top Employers* España y se han alcanzado los 120.000 *followers* en LinkedIn en España.

Uno de los elementos del compromiso de Ferrovial con sus empleados se refleja en sus políticas retributivas, que se establecen de acuerdo a criterios de competitividad en los mercados de referencia en los que está presente. Éstas incluyen:

El **Sistema de Retribución Variable** alcanza un 14% de la plantilla, 13.868 empleados, basada en objetivos de la compañía. Si se considerase únicamente el personal de estructura, es decir, personal no sujeto a contratos, se podría hablar del 100% de la misma.

El **Plan de Retribución Flexible** de la compañía, que ofrece la posibilidad de modificar el paquete retributivo de forma voluntaria y de acuerdo a las necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por determinados productos, con el objetivo de optimizar el líquido disponible.

Adicionalmente, durante el ejercicio se ha continuado con los **Planes de Retribución Mediante Acciones**. En 2016, 2.042 empleados han optado por el pago de una parte de la retribución en acciones de la compañía.

Asimismo, Ferrovial dispone de un **Sistema de Retribución Variable a Largo Plazo**, basado en planes de entrega de acciones para 324 directivos y mandos de la compañía. Para su percepción se deben cumplir, además de permanecer en la sociedad durante un plazo determinado (actualmente tres años), ciertos objetivos ligados a métricas internas o externas, que reflejen objetivos económico financiero y/o de creación de valor para la compañía.

CULTURA

Atendiendo a las tendencias actuales de la transformación digital, la compañía pone a disposición de los empleados las herramientas adecuadas para favorecer un entorno de trabajo colaborativo, abierto e inclusivo, que fomenta la innovación. En 2016, la compañía ha recibido el Premio Hudson a la mejor Dirección de Recursos Humanos por su red social corporativa, *Coffee*, disponible a 16.000 empleados en todo el mundo.

Desde 2011 más de 2.500 profesionales han sido formados en metodología innovadora y 6.100 empleados han participado en las diferentes iniciativas internas que promueven la innovación, como son los premios Zuritanken, Innovate, Dragon y CintraSpirit. La compañía impulsa reconocimientos internos que han permitido aflorar en 2016 más de 3.500 proyectos.

PLAN ESTRÁTEGICO DE RC 20.19

Garantizar un entorno laboral que favorezca una cultura de trabajo flexible

Potenciar el talento y favorecer la empleabilidad, a través de la formación, reducción de la brecha digital e impulso de vocaciones *STEM (Science, Technology, Engineering, Mathematics)*

Gestionar la diversidad como elemento de diferenciación competitiva

UNIVERSIDAD CORPORATIVA

Creada en 2007, la Universidad Corporativa es un pilar fundamental en el desarrollo de los profesionales de Ferrovial. Supone:

- Un lugar de encuentro para catalizar el aprendizaje y conocimiento.
- Un foro para el intercambio que facilita las sinergias y las oportunidades de negocio globales.
- Una escuela que crea un modelo de liderazgo único de compañía para preparar líderes y equipos innovadores capaces de anticiparse a los nuevos tiempos actuando como referentes internos.

En 2016, la universidad se consolida como un espacio abierto (*Open University*) fiel a su lema, ayuda a pensar, crear y compartir el conocimiento.

La formación presencial apoyada por los líderes de la organización y por el conocimiento de expertos internos, juega un papel fundamental en el aprendizaje continuo.

SEGUIDORES

283.892

LINKEDIN A NIVEL GRUPO

HORAS DE FORMACIÓN

712.268

HITOS

NUEVO ESQUEMA DE COMPETENCIAS PARA EVALUACIÓN 360º

IMPLANTACIÓN DEL MODELO 70/20/10 DE DESARROLLO PROFESIONAL

CERTIFICADO *TOP EMPLOYERS* ESPAÑA

PREMIO HUDSON A LA MEJOR DIRECCIÓN DE RECURSOS HUMANOS POR SU RED SOCIAL CORPORATIVA



SEGURIDAD Y SALUD

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾⁽²⁾

-25,0%

ÍNDICE DE FRECUENCIA CON CONTRATISTAS⁽¹⁾⁽⁴⁾

-16,2%

MÁS DE 216 MILLONES DE HORAS TRABAJADAS

ÍNDICE DE GRAVEDAD⁽²⁾⁽³⁾

-23,2%

HITOS

ESTABLECIMIENTO DE UNA HOJA DE RUTA PARA ALINEAR LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE CADA ÁREA DE NEGOCIO

DISMINUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE FRECUENCIA Y GRAVEDAD

MEJORA DEL PROCESO DE REPORTING DE LOS INDICADORES PROACTIVOS.

Ferrovial trabaja para crear entornos libres de riesgo para todos los empleados, así como a los usuarios de las infraestructuras y servicios. Dos principios rigen su actuación: "Target Zero" y cualquier accidente se puede evitar.

COMPROMISO DE LA DIRECCIÓN

En 2015, el Consejo de Administración de Ferrovial aprobó una nueva Política de Seguridad y Salud para toda la compañía, estableciendo el objetivo de desarrollar entornos de trabajo libres de riesgos, basado en el convencimiento de que cualquier accidente es evitable.

El máximo nivel ejecutivo de Ferrovial supervisa funciones y responsabilidades en materia de Seguridad y Salud. En esta línea, el Consejero Delegado reporta periódicamente la información relativa a esta materia al Consejo de Administración. Además, en todas las áreas, la persona responsable de Seguridad y Salud forma parte del Comité de Negocio. La reunión anual de Directivos de Ferrovial comienza con dicha temática.

SISTEMAS DE GESTIÓN

La compañía apuesta por la progresiva extensión de sistemas de gestión estandarizados en todas las áreas de negocio bajo los estándares corporativos. Por este motivo, se han definido los requisitos que deben cumplir las empresas que componen el grupo para alcanzar un entorno laboral libre de accidentes.

Durante el último año, se ha establecido una hoja de ruta para alinear los sistemas de gestión de cada área de negocio, considerando los recursos y las herramientas necesarias. Los cambios incluyen, entre otros, un nuevo sistema de reporting que otorga un mayor peso a los indicadores proactivos ("leading indicators"), orientados a fortalecer la cultura preventiva, como palanca de cambio hacia un nuevo modelo de gestión de la Seguridad y Salud en Ferrovial.

Además, como parte de la hoja de ruta destinada a potenciar la prevención, se ha establecido la definición de estándares mínimos de seguridad en cada una de las áreas de negocio basados en un análisis de sus riesgos críticos.

Atendiendo a este esquema de "mínimos obligatorios" para riesgos significativos y los requisitos establecido en Ferrovial, Amey ha puesto en marcha un nuevo sistema de gestión simplificado. Asimismo se ha renovado la plataforma infor-

mática para facilitar el acceso a través del móvil desde los centros de trabajo.

La compañía entiende como componente crucial la inspección, seguimiento y participación en los centros de trabajo. En este sentido, el Departamento de Seguridad y Salud realiza un seguimiento exhaustivo sobre las condiciones de seguridad *in situ* que en 2016 se ha traducido en un total de 81.634 inspecciones y auditorías, un 52,3% más que en 2015.

Todas las medidas preventivas destinadas a evitar cualquier tipo de accidente, han mantenido la tendencia descendente de los índices de frecuencia y gravedad durante 2016.

PARTICIPACION Y FORMACION DE LOS TRABAJADORES

En los centros de trabajo de Ferrovial se fomenta la participación de todos los trabajadores en la detección de actos y situaciones inseguras. En este sentido, se han realizado campañas de motivación para que los trabajadores propongan nuevas medidas destinadas a mejorar las condiciones en los centros.

Ferrovial lleva años incrementando sus esfuerzos en materia formativa para involucrar progresivamente a los trabajadores en el objetivo común de crear entornos de trabajo libres de riesgos.

La compañía dispone de programas como el Proyecto SAFE (Safety Awareness for Ferrovial Employees) que tiene por objeto involucrar a todos los trabajadores en la mejora de la Seguridad y Salud en sus obras. Ferrovial Agroman lo ha implantado con éxito en algunas de ellas. Afecta a los directivos, que demuestran su liderazgo en seguridad mediante visitas específicas, a mandos intermedios, que son nombrados líderes de seguridad y realizan observaciones SAFE, y a los operarios, que basándose en su experiencia en el puesto de trabajo, llevan a cabo propuestas de mejora en las condiciones de trabajo y/o medidas implantadas. Estas situaciones detectadas, junto con aquellas identificadas en las visitas de

CAMPAÑA "YO CUIDO MIS MANOS"

Steel Ingeniería, empresa de servicios mineros en Chile, lanzó la campaña "Yo cuido mis manos". Dentro del sector de la minería un porcentaje muy alto de los accidentes se producen en las manos. Por este motivo, se puso en marcha una campaña en la que se fomenta la participación de los trabajadores en la propuesta e implantación de nuevas ideas para la prevención de accidentes en manos.



(1) Variación interanual del índice que recoge el número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas.

(2) Incluye datos de Broadpectrum de todo el ejercicio 2016. La variación respecto a 2015 sin incluir Broadpectrum supone un descenso del -8,4% en el índice de frecuencia y -6% en el índice de gravedad.

(3) Variación interanual del índice que recoge el número de jornadas perdidas a consecuencia de los accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas.

(4) No incluye datos de Broadpectrum



FOTO: Trabajadores de Northern Line Extension, Londres (Reino Unido)

inspección realizadas por el Departamento de Seguridad y Salud, son analizadas conjuntamente por el jefe de obra, los líderes y el técnico de Seguridad y Salud asignado a la obra, en las reuniones periódicas donde se definen las acciones a implantar para mejorar las condiciones de seguridad.

Además, en Ferrovial Agroman Chile se ha llevado a cabo la iniciativa "Test de Aversión al Riesgo", orientado a discriminar factores potenciales en las reacciones y el desempeño de los trabajadores en la obra, para lo que se usan herramientas homologadas por el Gobierno chileno, entrevistas o distintos tests. Los equipos críticos se nutren con los mejor puntuados y el resto mejoran en los talleres de fortalecimiento. Mediante preguntas que plantean situaciones de peligro, se detecta quienes consideran que realmente se presenta una condición peligrosa y quienes lo ven como una situación normal.

La campaña de Seguridad y Salud *Target Zero* de Amey ha sido reconocida por HR Excellence Awards 2016 con el primer premio en la categoría de 'Campaña de Comunicación Interna más efectiva'. La iniciativa incluye la realización de diversas acciones de comunicación entre las que destaca el reportaje audiovisual *Please Wake Up*, que trata de ayudar a los empleados a comprender el impacto emocional que se produce cuando sucede un accidente laboral.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Durante 2016 se ha concretado la elaboración de un Plan de Seguridad Vial, desarrollando un marco de Movilidad Segura y Sostenible para todos los trabajadores de Ferrovial.

A fina es de 2015, la compañía firmó un convenio de colaboración con Fesvial (Fundación Española para la Seguridad Vial), con el objeto de reducir los accidentes *in itinere* y en misión. Fesvial es una referencia en España en materia de seguridad vial; entre otros son patronos los Ministerios de Interior, Empleo y Sanidad de España, así como el Ayuntamiento de Madrid.

Cintra lanzó en 2016 una campaña internacional con el mensaje "Elige conducir de forma segura". El objetivo era

PLAN ESTRÁTEGICO DE RC 20.19

Garantizar un entorno de trabajo seguro y saludable, desarrollando planes de acción para la mejora de los índices de accidentalidad bajo la premisa "*harm-free workplaces*" e involucrando a los trabajadores en programas basados en el comportamiento "*Behavioral Based Safety*"

seguir concienciando a empleados y conductores que una conducta segura y responsable al volante salva vidas. Durante los tres meses de verano, la campaña se centró en la difusión de contenidos de seguridad vial en diferentes soportes como poster, dípticos y videos. Todo este material fue difundido tanto físicamente en todas las autopistas, como *online* a través de las páginas web (*cintrasafety* y *ferrovet*) así como del email y las redes sociales.

APUESTA POR LA INNOVACION

En Ferrovial se cree que a través de la innovación se pueden desarrollar nuevas pautas de actuación, tecnológicas y medidas de seguridad, que contribuyan a alcanzar el objetivo aspiracional de "*Target Zero*". Entre las líneas de actuación en materia de innovación, detalladas en el apartado destinado a esta temática, se encuentra la aplicación de tecnologías en materia de Seguridad y Salud.

Un ejemplo de ello, es el proyecto *WPP (Warning Presence of People)* para eliminar accidentes en los túneles, donde la interacción entre hombre y máquina es más compleja. Se combinan tecnologías de sensores en dispositivos tipo *wearable* con localización en espacios cerrados, para producir avisos de proximidad y alertas.

HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD⁽¹⁾

940.585
+10,3%

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS DE SEGURIDAD Y SALUD⁽¹⁾

81.634
+52,3%

ACTIVIDAD

85%

BAJO SISTEMAS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD

Marcelo Ocampo, Gerente General de Steel Ingeniería:

“La seguridad es un viaje largo. Siempre se puede ir un paso más allá, es un viaje permanente”

“la receta de la seguridad está en la paciencia y en la perseverancia en el día a día”

(1) Incluye datos de Broadpectrum de todo el ejercicio 2016. La variación respecto a 2015 sin incluir Broadpectrum supone un aumento del 0,67% en horas de formación y 9,44% en inspecciones y auditorías de Seguridad y Salud.



CUIDANDO LAS COMUNIDADES

La integración de las infraestructuras de transporte en la comunidad se constituye como una de las mayores dificultades. El respeto al entorno social y económico y al medioambiente son una prioridad de Ferrovial en todos sus proyectos, pues entiende que son un elemento crucial de desarrollo.

Carrera 80 es una autopista que parte de Medellín, en el departamento colombiano de Antioquia, conectando la ciudad con el mar. Su trayecto discurre por algunas de las comunas más depauperadas. Ferrovial añadió una carretera de doble calzada para favorecer el desarrollo de la zona, generó 1.200 empleos y reordenó el territorio, con el reasentamiento de 1.600 familias. Al tiempo, se mejoraron los accesos peatonales, se pavimentaron senderos, se construyeron aceras y pasarelas y un colector de aguas residuales. Todo ello ha permitido la dinamización de la economía local y la mejora social y urbanística.

INNOVACIÓN

Ferrovial concibe la innovación como un elemento diferencial que le permite liderar la transformación de las infraestructuras y los servicios, ofreciendo a sus clientes y usuarios soluciones que contribuyen de un modo eficiente, sostenible y seguro, al bienestar y al progreso de la sociedad.

La compañía apuesta por incorporar los beneficios de las tecnologías digitales en los distintos negocios, para dar respuesta a las necesidades actuales, anticipándose a las futuras y estableciendo una cultura que estimule la creatividad y la transformación.

En Ferrovial, la innovación se articula a través del Grupo Global de Innovación, presidido por el Director General de Sistemas de Información e Innovación, que cuenta con representantes de todas las líneas de negocio de la compañía, y cuya responsabilidad es desarrollar la estrategia, coordinar programas globales, compartir información sobre proyectos singulares y mejores prácticas y contribuir al afianzamiento de la cultura de innovación en la compañía.

Las principales áreas de actuación de este grupo son ciudades, construcción innovadora, autopistas, aeropuertos, valorización de residuos y agua, y su trabajo se orienta a desarrollar soluciones sostenibles, sistemas eficientes energéticamente, contribuir a la lucha contra el cambio climático y desarrollar nuevos productos. Todo ello, optimizando los procesos y asegurando la inclusión de las últimas tecnologías digitales en los mismos.

Toda esta actividad se materializa en más de 100 proyectos en curso, que han supuesto en 2016 una inversión de 47,8 millones de euros, un 8,6% más que el año anterior y un 12% respecto a 2014. Por su parte, el número de proyectos en desarrollo ha ido aumentando desde 2009 y, en los últimos años, se ha mantenido por encima del centenar.

Ferrovial ocupa la posición 389 en el ranking “The 2015 EU Industrial R&D Investment Score Scoreboard”, ascendiendo hasta el 9º puesto dentro del sector “Construcción y Materiales”, reconociendo así su esfuerzo inversor en I+D. Por zona geográfica, Ferrovial alcanza la 4ª posición europea.

En el ámbito de la innovación, son múltiples los premios que reconocen la labor realizada por la compañía. Entre otros, la feria internacional de las soluciones medioambientales, Ecofi a, otorgó a los Centros de Competencia de Medio Ambiente y de Ciudades de Ferrovial Servicios el Reconocimiento a la Innovación 2016.

CULTURA DE INNOVACIÓN

Ferrovial desarrolla una cultura de innovación entre sus empleados que fomenta la generación de ideas y su transformación en proyectos. Este espíritu innovador consigue vencer la resistencia al cambio, fomentar un pensamiento colaborativo, y adaptar la compañía a un entorno de cambio constante.

Ferrovial cuenta con distintos programas como Zuritanken, *Innovate Construction Awards*, DEN o *CintraSpirit*.

Zuritanken pretende reconocer el talento y las ideas innovadoras susceptibles de ser implantadas, que incrementen la productividad y la eficiencia de los procesos, y generen nuevas oportunidades de negocio. La tercera edición del programa, desarrollada en 2016, ha contado con más de 1.400 ideas y más de 1.700 participantes, lo que refleja el alto nivel de aceptación interno. Por este programa, Ferrovial ha sido galardonada en la categoría de talento digital en la II edición de los Premios Expansión a las 50 mejores iniciativas digitales.

Además, la cultura de innovación se materializa a través de la formación en técnicas y procesos mediante diferentes programas organizados en colaboración con Summa, la Universidad Corporativa de Ferrovial. Se trata de un espacio abierto para adquirir conocimiento, compartir experiencias y construir relaciones dentro de la compañía en el que, desde 2010, más de 2.000 empleados han recibido formación específica en innovación.

INVERSIÓN EN I+D (M€)

47,8⁽¹⁾

+9% RESPECTO 2015

PROYECTOS DE I+D DESARROLLADOS

+100

5 PROYECTOS EN COLABORACIÓN CON EL MIT

IDEAS PRESENTADAS POR EMPLEADOS

+1.400

ZURITANKEN 2016

(1) Esta cifra incluye 949.235,95€ correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D e inversión en la comunidad.

CREACIÓN DEL DIGITAL HUB

En 2016 se ha creado un *Digital Hub* para responder a las oportunidades de negocio procedentes de la transformación digital. Constituye un entorno para investigar la aplicación de tecnologías emergentes como Internet de las Cosas, inteligencia artificial, drones, impresión 3D, customer experience o *Big Data*.

El método de trabajo está basado en la combinación de procesos ya existentes en la organización, complementándolos con los principios de *Lean Startup* y *User Experience*. Actualmente se están desarrollando más de 20 proyectos.





ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN ABIERTA

Ferrovial desarrolla un modelo de innovación abierta con aquellos socios que mejor complementan las necesidades y capacidades de la compañía, como centros tecnológicos y de investigación, universidades y escuelas de ingeniería y negocios, empresas, *startups* y emprendedores, Administraciones, agencias públicas de innovación o entidades de financiación, entre otras. El objetivo es encontrar ideas y soluciones que den respuesta a los retos de los negocios para que, una vez testadas mediante pilotos y/o prototipos, sean implantadas en los contratos que se gestionan.

La compañía ve en las *startups* el espacio idóneo para trabajar y desarrollar ideas disruptivas, tanto por su orientación como por la velocidad que imprimen a sus proyectos. Por ello, colabora con los emprendedores más brillantes para vincularlos con la organización y acelerar el proceso de innovación. Además, se participa en distintos programas y foros, mentorizando y asesorando a las *startups* en eventos como *South Summit*, *Startup Ole*, *MIT STEX*, *Pasion>ie*, *IBM SmartCamp*.

Durante 2016 se han desarrollado varios proyectos con *startups* en diferentes ámbitos, como la robótica y visión artificial aplicada a la recogida y tratamiento de residuos, domótica para la eficiencia energética o el desarrollo de ropa inteligente que monitorice parámetros fisiológicos.

Un ejemplo destacado de estas colaboraciones es el robot de limpieza viaria A1A3, capaz de seguir al operario mientras trabaja, y que dispone de un recogedor automático accionable, a través de la escoba, para que el trabajador no tenga que elevar peso. Mediante sensores de presencia y de desnivel se consigue la frenada automática, garantizando que los peatones, el mobiliario urbano o el propio robot no sufran daños.

PLAN ESTRÁTEGICO DE RC 20.19

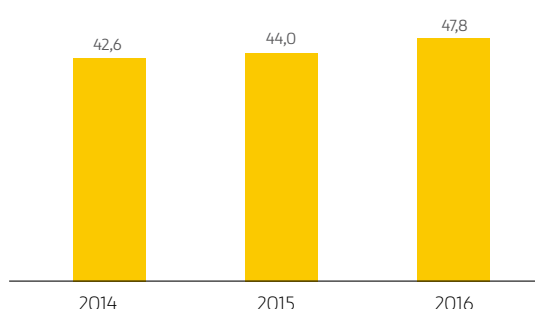
Impulsar el emprendimiento y las soluciones innovadoras de la compañía entre sus empleados y grupos de interés

En el último ejercicio, Ferrovial ha continuado identificando los principales ecosistemas de interés, estableciendo relaciones que permitan acelerar la innovación de la compañía.

En la actualidad, se trabaja con distintos ecosistemas de innovación en Israel, EE.UU. costa este y Finlandia, para identificar capacidades y agentes con los que establecer relaciones que aceleren la innovación de la compañía.

Por otro lado, Ferrovial ha renovado el acuerdo de colaboración con *Massachusetts Institute of Technology (MIT)* hasta 2020. La compañía participa como miembro asociado de *MIT Energy Initiative (MITEI)* para apoyar proyectos de investigación dirigidos a transformar las ciudades e infraestructuras del futuro. Se mantiene un compromiso activo entre ambas partes que asegura la alineación de resultados con la estrategia de Ferrovial, facilita la transferencia de conocimiento e identifica nuevas oportunidades y campos futuros de investigación. En el periodo anterior (2011-2015) se desarrollaron once proyectos en las áreas de construcción, ciudades, infraestructuras, tratamiento de agua, gestión de residuos, y eficiencia energética, con resultados satisfactorios para el negocio. En 2016 han comenzado cinco nuevos proyectos, con una inversión aproximada 1 millón de dólares.

INVERSION EN I-D (M€)



PROCESO DE INNOVACIÓN





GLADYS AEROPUERTOS

Robot humanoide que interactuará y entretendrá a los usuarios del aeropuerto de Glasgow, permitiendo generar una experiencia diferente en los pasajeros y entender mejor su interacción con un robot de estas características



HEFESTO EFICIENCIA ENERGÉTICA

Implantación de plataforma IoT para la captación y gestión de datos procedentes de diferentes sensores, dispositivos y sistemas con el fin de mejorar la eficiencia energética en edificios e instalaciones de alumbrado público

FERROCARRIL DEL FUTURO CONSTRUCCIÓN INNOVADORA

Incorporación de nuevos conceptos tecnológicos para el incremento de la capacidad, fiabilidad y seguridad de infraestructuras ferroviarias, y para la optimización simultánea de los costes de inversión y operación, permitiendo a las infraestructuras ferroviarias alcanzar mayor vida útil, generar menos costes de mantenimiento y disponer de un mejor flujo de información



ROBOT WALL-B VALORIZACIÓN DE RESIDUOS

El Centro de Tratamiento de Residuos Ecoparc4 de Barcelona ha instalado el primer robot con inteligencia artificial que permite aumentar la recuperación de materiales valorizables de residuos en plantas de tratamiento



TRATAMIENTO DE AGUA RESIDUAL URBANA AGUA

Proyecto para estudiar la posibilidad de modificar los procesos convencionales de tratamiento de agua residual urbana incorporando un reactor anaerobio UASB de membrana en condiciones de temperatura ambiente. El objetivo es reducir tanto la cantidad de fango generado como el consumo de energía, optimizando el esquema general de una Estación de Depuración de Aguas Residuales (EDAR)



CINTRA TRAVEL TIMES AUTOPISTAS

Proyecto desarrollado por Cintra y Datalab para, mediante el empleo de Big Data para estudios de tiempos de recorrido de rutas, extraer y organizar tiempos de recorrido de rutas previamente seleccionadas que se ponen a disposición de vehículos individuales por GPS. Esto permite refinar la precisión de los estudios de tráfico e identificar nuevas oportunidades de negocio para Cintra



REVIVE CIUDADES

Plataforma digital para promover la reutilización de objetos en buen estado a través de los puntos limpios



CALIDAD Y SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

ACTIVIDAD CERTIFICADA

91%

ISO 9001
E ISO 14001

EXPERIENCIA PASAJEROS HEATHROW

4,2

SOBRE 5

AUDITORIAS INTERNAS

1.751

DE CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE

HITOS

EL 91% DE LOS SISTEMAS DE CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE ESTÁN CERTIFICADOS

DESARROLLO DE UN NUEVO MODELO PARA ACCEDER A LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL Y DE RIESGOS LABORALES

INICIO ANÁLISIS DE LA PERCEPCIÓN DE USUARIOS Y CLIENTES

Conocer con mayor fiabilidad la experiencia de los conductores que circulan por las autopistas, los pasajeros que transitan terminales aeroportuarias o de los ciudadanos a los que Ferrovial presta sus servicios será uno de los mayores retos a los que la compañía se enfrentará en los próximos años.

Adquirir este conocimiento requerirá creatividad e innovación disruptiva, incluso en el ámbito tecnológico. El uso de aplicaciones móviles y redes sociales podrían formar parte de una relación más fluida y mutuamente beneficiosa con los millones de usuarios a los que Ferrovial presta servicio.

Ferrovial tiene implantado en los contratos gestionados por sus áreas de negocio sistemas de calidad y medio ambiente. Mayoritariamente, estos sistemas se encuentran certificados conforme a las normas ISO 9001 y 14001, aunque en función de los requerimientos locales pueden estar certificados bajo otros estándares. En 2016, el porcentaje de actividad certificada en calidad y medio ambiente bajo las normas ISO 9001 e ISO 14001 fue del 91% en ambos casos.

Todos los sistemas son auditados internamente por equipos cualificados. Se han realizado 1.751 auditorías internas de calidad y medio ambiente, en línea con el año anterior. Además se han auditado 1.484 centros de producción. Las visitas de asesoramiento para la implantación de los sistemas de gestión y consultas técnicas han ascendido a 3.101.

SISTEMAS PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO NORMATIVO Y LEGISLATIVO

Ferrovial dispone de plataformas digitales, Normateca y Ambienteca, que recogen la legislación medioambiental y la normativa técnica requerida para garantizar los servicios a lo largo de todas las fases del ciclo de vida de los contratos. Normateca abarca un total de 16.844 normas técnicas en los ámbitos de seguridad, calidad y medio ambiente. Por otro lado, Ambienteca proporciona 1.945 disposiciones legales de carácter medioambiental.

En 2017 concluirá la implantación de una nueva plataforma que sustituirá a Ambienteca. Permitirá consultar la legislación

medioambiental en todos los países en los que Ferrovial opera, así como la legislación de prevención y riesgos laborales.

Además, existen otros sistemas certificados conformes a normativas distintas, entre los que cabe destacar:

- Norma ISAE 3410 "Assurance Engagements on GHG Statements".
- "Integrated Management System PAS 99" y "Specification PAS for composted materials and Quality Compost".
- UNE-EN 12899-1:2009; UNE 135332:2005; UNE 166002; UNE179002; ISO 50001:2011; ISO 22000; ISO 39001, BS 1100, AQAP 2110:2009, ISO 27001:2013, EMAS y Madrid Excelente.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES Y USUARIOS

Actualmente las áreas de negocio realizan encuestas para conocer las expectativas y grado de satisfacción de clientes y usuarios. Se realizan a través de impresos, páginas web, correos electrónicos o llamadas telefónicas, además de *focus groups* para cuestiones específicas. Con los resultados se identifican puntos fuertes y débiles y se implantan acciones de mejora.

Para los próximos años, Ferrovial se ha planteado el reto de analizar la percepción de los ciudadanos y usuarios sobre la calidad de los servicios que ofrece la compañía. Se pretende evaluar la experiencia de los conductores que circulan por las autopistas, los pasajeros que transitan por las terminales o los ciudadanos a los que se prestan servicios. Por esta razón, se ha iniciado un proyecto para analizar la viabilidad de acceder y cuantificar la opinión de los usuarios acerca de estos asuntos.

Todos los negocios de Ferrovial disponen de procedimientos internos donde se establece la metodología para detectar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por clientes y usuarios de los productos o servicios proporcionados por la compañía. Las demandas registradas se procesan y analizan, tanto para ofrecer la respuesta más adecuada como para definir acciones de mejora.

Desde la Dirección de Calidad, Prevención y Medio Ambiente se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente por las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Ferrovial solicitando una solución. En 2016, el conjunto de las empresas de Ferrovial ha recibido 2.187 reclamaciones emitidas por clientes y usuarios, de las cuales, el 97% se cerraron en el año.

PLAN ESTRÁTEGICO DE RC 20.19

Alcanzar los mejores estándares de calidad, desarrollando una metodología que permita medir la satisfacción de los usuarios de las infraestructuras.

La dirección corporativa pone a disposición de los interesados una dirección específica para recibir reclamaciones comentarios y dudas: dca@ferrovial.com

SATISFACCIÓN DEL USUARIO DE LAS AUTOPISTAS

Cintra ofrece unas infraestructuras de transporte asequibles e innovadoras que benefician a sus usuarios cada día gracias a la mejora en la fluidez del tráfico y la movilidad en trazados muy congestionados.

La calidad del servicio prestado se mide a través de encuestas a los usuarios, que utilizan las carreteras que Ferrovial construye, gestiona y mantiene. En las consultas realizadas durante 2016, cabe destacar la opinión favorable de los usuarios sobre las autopistas en Texas, NTE y LBJ, y sobre la canadiense 407 ETR. Un 80% de los encuestados declaró tener una opinión favorable sobre la *Managed Lane* NTE, un 97% de los usuarios están satisfechos con el servicio de la 407 ETR, y un 91% declaró haber tenido una experiencia positiva tras el uso de la LBJ.

Asimismo, con el objetivo de analizar el comportamiento de los usuarios de las autopistas NTE y LBJ (origen-destino, preferencias declaradas, etc) se han diseñado unas encuestas telefónicas por los equipos de tráfico, realizándose más de 1.200 al año. Cabe también mencionar los *focus groups* realizados en estas autopistas, en los que se invita a un grupo de usuarios a compartir sus experiencias y expectativas con el personal de la compañía.

También se da solución y respuesta a cualquier comunicación por mail, teléfono o escrita recibida. Para conocer el plan de seguridad vial consultar el capítulo de Seguridad y Salud.

SATISFACCIÓN DEL PASAJERO EN LOS AEROPUERTOS

Ferrovial Aeropuertos apuesta por la calidad en el servicio y la mejora continua de las operaciones, dando pie a mayores

niveles de satisfacción de los pasajeros.

El aeropuerto de Heathrow mantiene sus estándares de calidad a través de controles en áreas como:

- *Border Force y Central security queues*: se calcula la longitud de las colas como medida del tiempo de espera en los controles de pasaporte y de seguridad en salidas.
- *Service quality scheme*: el aeropuerto de Heathrow tiene implantado un Sistema de Calidad conforme a lo exigido por *Civil Aviation Authority (CAA)* dando gran importancia a aspectos como la zona de control de seguridad, la percepción de los pasajeros respecto a la sala de espera, la calidad de los sistemas de información, limpieza y calidad de las instalaciones o acceso a wifi

Todos los esfuerzos realizados por la compañía en materia de calidad, se reflejan en la calificación obtenida en las encuestas sobre satisfacción de los pasajeros de *Airport Council International (ACI)* y los numerosos premios que reconocen el enfoque para la mejora de la experiencia del pasajero.

Cabe destacar que Heathrow obtuvo el premio de *ACI Europe* al 'Mejor aeropuerto europeo del año' en la categoría de más de 40 millones de pasajeros y de nuevo en los premios *SkyTrax 2016* se le reconoció como 'Mejor aeropuerto de Europa occidental', 'Mejor aeropuerto para ir de compras' y 'Mejor terminal de aeropuerto del mundo' (Terminal 5).

Por su parte, Glasgow recibió el premio de *ACI Europe* al 'Mejor aeropuerto europeo del año' en la categoría de entre 5 a 10 millones de pasajeros y el de 'Mejor aeropuerto del año' en los *Scottish Transport Awards*. Además, recibió distinciones como 'Mejor empresa del año de más de 51 empleados' y 'Negocio del año' según el Banco de Escocia.

AUTOPISTA 407 ETR



97%
DE USUARIOS
SATISFECHOS

AUTOPISTA LBJ



91%
EXPERIENCIA POSITIVA
DE LOS USUARIOS

AUTOPISTA NTE



80%
OPINIÓN FAVORABLE

SATISFACCIÓN CLIENTE (Escala 1-5)

4,0
2014

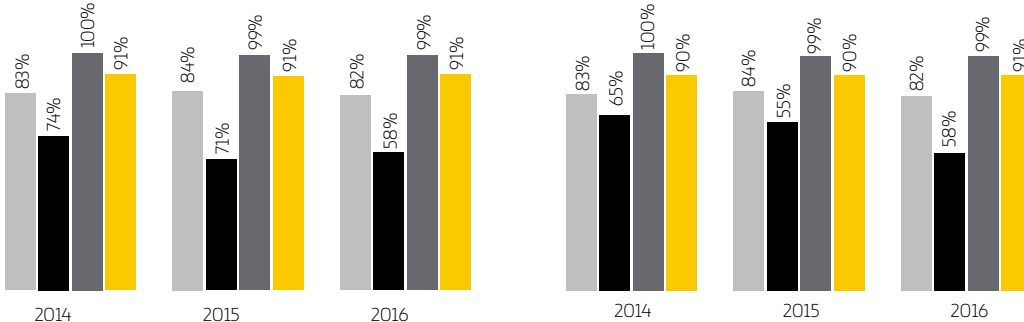
4,0
2015

4,1
2016

ACTIVIDAD CERTIFICADA

ISO 9001

ISO 14001



● CONSTRUCCIÓN ● AUTOPISTAS ● SERVICIOS ● MEDIA

Glasgow Interna

A close-up photograph of an airplane's engine and wing. The engine is a large, cylindrical turbofan with a black intake and a white outer casing. The wing is white with a red stripe along the leading edge. In the background, the words "Glasgow Interna" are visible in a large, blue, serif font on a light-colored wall.

AEROPUERTOS QUE UNEN PERSONAS

Ferrovial se ha consolidado a lo largo de los últimos 20 años como uno de los principales operadores privados de aeropuertos en el mundo, al tiempo que persigue nuevas oportunidades de privatización. Alrededor de 90 millones de pasajeros transitan por las terminales de Heathrow, Glasgow, Aberdeen y Southampton. Solo el aeropuerto londinense proporciona servicio a 81 aerolíneas que vuelan a 194 destinos. El pasajero y su bienestar son el principal objetivo. Por ello, Heathrow y Glasgow han sido reconocidos como los mejores aeropuertos de Europa en su categoría y la terminal 5 londinense como la mejor del mundo.

Estos aeropuertos están firmemente comprometidos con la reducción de las emisiones de carbono, el apoyo a sus comunidades y el desarrollo económico y social de sus zonas de influencia.

ational Airport



DERECHOS HUMANOS



FOTO: Proyecto de Juntos Sumamos desarrollado en India con la Fundación Vicente Ferrer.

Ferrovial, como compañía adherida al Pacto Mundial de las Naciones Unidas (*Global Compact*) desde 2002, considera que sus principios son la base de sus actuaciones en todo el mundo y se compromete a garantizar que los Derechos Humanos son respetados en toda la organización y a lo largo de su cadena de suministro.

RESPECTAR, APOYAR Y PROMOVER

Ferrovial ha implementado varias medidas y procedimientos en materia de Derechos Humanos. En 2014, se aprobó la Política de Derechos Humanos, de la que la Alta Dirección asegura su cumplimiento. Esta política es coherente con el Código de Ética Empresarial, los principios del Pacto Mundial

de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de Derechos Humanos, los Principios Rectores de Negocios y Derechos Humanos, las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y la Declaración sobre las empresas multinacionales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Esto, junto a la presencia de la compañía en los más prestigiosos índices de sostenibilidad, como *Dow Jones Sustainability* o *FTSE-4Good*, ratifica su apuesta por desarrollar sus actividades bajo estrictos criterios de Responsabilidad Corporativa.

A través del seguimiento de las incidencias recogidas en el buzón de denuncias, Ferrovial vela por el cumplimiento y el respeto de los Derechos Humanos a lo largo de toda la cadena de valor y en todos los países en los que opera.

Con el fin de identificar, prevenir, mitigar y responder a los riesgos asociados en materia de Derechos Humanos, Ferrovial lleva a cabo un proceso de *due diligence* en sus actividades principales y se apoya en un sistema integral de gestión de riesgos corporativos, *Ferrovial Risk Management*, que detecta cualquier violación de los Derechos Humanos.

En los proyectos de infraestructuras en contextos vulnerables, se analiza el impacto social y ambiental en las comunidades afectadas. En primer lugar, se lleva a cabo un diagnóstico inicial sobre temas sociales y, posteriormente, se diseñan planes de contingencia en el que se plantean medidas de mitigación y/o compensación del impacto.

Un ejemplo de esta manera de operar es la ampliación de la carretera Carrera 80 en Medellín (Colombia). El análisis previo de la situación social, cultural y económica de la región de La Iguaná, en el departamento de Antioquia, implicó que se tomaran medidas con las que lograr que la infraestructura fuera una palanca de mejora social. Así, se reubicaron alrededor de 1.600 familias a vecindarios cercanos. Este proyecto fomentó la regeneración de una de las zonas más degradadas de Medellín, además de crear más de 1.250 puestos de trabajo que impulsaron la economía de la zona.

En mayo de 2016, Ferrovial adquirió la compañía de servicios australiana Broadspectrum, que disponía de dos contratos suscritos con el Departamento de Inmigración y Protección Fronteriza del Gobierno de Australia, para proporcionar servicios de mantenimiento, atención social y seguridad a los solicitantes de asilo y refugiados en los Centros Regionales de Procesamiento (RPCs) situados en Nauru y en la provincia de Manus, en Papúa Nueva Guinea. Dichos contratos han sido objeto de controversia por parte de distintas entidades y organizaciones, opuestas a esta política de inmigración de Australia, alegando que los RPCs vulneran los Derechos Humanos.

Broadspectrum no gestiona ni opera los RPCs, pues su papel se limita a proporcionar determinados servicios a los centros, junto a otras trece empresas. Por sus características, y los altos estándares de calidad, tienen un impacto positivo en los solicitantes de asilo y refugiados. Incluyen catering, servicios sociales, seguridad, logística, transporte, limpieza o gestión de activos.

Broadspectrum cuenta con un sólido sistema de gobernanza e información, registrando e investigando todos los incidentes. Asimismo, reporta a los gobiernos locales y al Departamento de Inmigración de Australia, aquellos que se consideran críticos.

Al completar la adquisición, Ferrovial anunció que ambos contratos no eran actividades estratégicas y, por lo tanto, no formarían parte de la cartera de Broadspectrum en el futuro. En consecuencia, no participará en el proceso de licitación para la renovación de los mismos y concluiría su colaboración a la finalización de los contratos, en octubre de 2017. Mientras tanto, la compañía pondrá todos sus recursos para mejorar la vida de los solicitantes de asilo y refugiados. Su cuidado y bienestar es primordial en sus procesos, decisiones y actuaciones.

RECHAZO A CUALQUIER TIPO DE DISCRIMINACIÓN

Ferrovial no acepta ningún tipo de discriminación por motivos de edad, raza, género, religión, discapacidad, ideología política, orientación sexual u origen social, y cuenta con los procedimientos necesarios para actuar en los casos en los que así fuera preciso.

En 2015, la compañía actualizó el Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo, que garantiza el derecho a la intimidad y la confidencialidad de los temas tratados y de las personas que intervienen. El mismo año se firmó con los sindicatos el II Plan de Igualdad, cuyo objetivo radica, entre otros, en garantizar el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres.

Dicho plan recoge el compromiso de Ferrovial contra la violencia de género, materializado en un protocolo de actuación interno, publicado en 2016, que proporciona pautas para

fomentar la protección de las empleadas que pudieran ser víctimas de este tipo de violencia.

En esta línea, Ferrovial está adherida desde 2013 al proyecto “Empresas por una sociedad libre de violencia de género” impulsado por el Ministerio de Sanidad, Asuntos Sociales e Igualdad para sensibilizar a la sociedad sobre la igualdad y en el respeto de los derechos fundamentales, con el fin de fomentar una sociedad libre de violencia de género. El compromiso de Ferrovial establece la realización de acciones de sensibilización en las que se enmarca esta iniciativa, así como acciones de inserción laboral del colectivo que ha sufrido maltrato, en la que se destaca la colaboración con la Fundación Integra.

Ferrovial garantiza los derechos de los trabajadores en todos los países donde tiene presencia, como el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos. Los empleados de Ferrovial están protegidos por las regulaciones colectivas laborales en los diferentes países y el 74% de la plantilla está adherida a convenios colectivos.

PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS

Ferrovial promueve el respeto de los Derechos Humanos entre aquellas sociedades y comunidades en las que desarrolla su actividad y fomenta un ambiente de trabajo respetuoso y digno para todas las personas vinculadas, a través de formación y sensibilización en la materia.

Todos los cursos de formación en los niveles directivos y Administrativos sobre el Código de Ética de la compañía incluyen un módulo formativo en Derechos Humanos. Ha sido realizado por 1.912 empleados, acumulando un total de 11.697 horas desde 2010. Tras la actualización en 2014 del Código de Ética, se está desarrollando una nueva formación con un mayor alcance.

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, es la elección de Ferrovial para ostentar la Secretaría del Comité Ejecutivo de Forética y su participación como vocal en el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial y Fundación Seres.

HITOS

FERROVIAL ES MIEMBRO DEL GRUPO ASESOR DEL SECTOR PRIVADO DEL FONDO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE NACIONES UNIDAS.

PUBLICACIÓN EN 2016 DE UN NUEVO PROTOCOLO DE ACTUACIÓN FRENTE A LA VIOLENCIA DE GÉNERO.

UN CANAL ETICO MÁS AMIGABLE

Ferrovial actualizó en 2016 su canal ético, mejorando la accesibilidad y usabilidad. Junto al Código Ético de la compañía, y el resto de políticas de autorregulación, es uno de los componentes esenciales para garantizar un comportamiento ético e íntegro en las actuaciones de la empresa, asegurando la confidencialidad y el anonimato en los asuntos que traten.

El canal se basa en un buzón informático localizado en la web y en la intranet corporativa, completado con un apartado de Correos.



PLAN ESTRATÉGICO DE RC 20.19

Continuar fortaleciendo los sistemas vigentes para asegurar el respeto de los Derechos Humanos en la compañía y a lo largo de su cadena de valor

MEDIO AMBIENTE

EVOLUCIÓN DE EMISIONES CO₂

-31,6%

EN TÉRMINOS RELATIVOS (tCO₂eq/M€) (2009-2016) (Scope 1&2)

EVOLUCIÓN DE EMISIONES CO₂

-18,1%

EN TÉRMINOS ABSOLUTOS (2009-2016) (Scope 1&2)

Ferrovial asume un firme compromiso en la reducción de sus emisiones y el impacto medioambiental de sus actividades. Asimismo, impulsa la generación de nuevas ideas y modelos de negocio, para ofrecer a sus clientes y usuarios soluciones innovadoras con un menor impacto.

La reciente entrada en vigor del primer acuerdo universal contra el cambio climático, el Acuerdo de París, confirma el compromiso de los Gobiernos con la reducción efectiva de las emisiones de CO₂ que tienda hacia economías bajas en carbono.

Ferrovial es consciente de su responsabilidad en este proceso y por ello su actividad se rige en base a dos líneas de actuación:

GESTIÓN DEL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

Cambio climático y huella de carbono

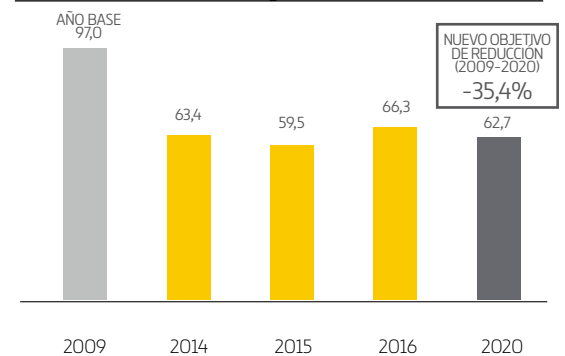
Ferrovial participa en los principales foros para analizar las últimas tendencias y anticipar los cambios legislativos que se producirán en los próximos años. Destaca su presencia en la Conferencia del Cambio Climático en Marrakech (COP22), así como la representación de Ferrovial en grupos como "The Prince of Wales's Corporate Leaders Group" o el "Grupo Español de Crecimiento Verde", del cual ostenta la presidencia.

Durante 2016, firme a su compromiso con el cambio climático, la compañía ha realizado una revisión del objetivo de reducción de emisión de CO₂, marcando uno mucho más ambicioso. Así, el **objetivo de reducción** de las emisiones relativas frente al Importe Neto de la Cifra de Negocio (tCO₂eq/millones de euros) para 2020, respecto del año base 2009, ha pasado del 21,3% al 35,4%. Siendo el objetivo de reducción para el 2016 de 22,52% en términos relativos respecto al año base.

Esto suponía mantener las emisiones del scope 1 & 2 y los consumos energéticos y eléctricos en los mismos niveles que en el 2009 aun teniendo más facturación. Sin embargo, se ha establecido un objetivo de reducción en términos absolutos y comparables (facturación e intensidad) para 2016 de 56.652 tCO₂eq respecto a 2009 (48.154 tCO₂eq y 8.498 tCO₂eq Scope 1 & 2 respectivamente).

Como conclusión, en 2016 **el objetivo se ha cumplido** ampliamente al reducirse las emisiones en un 31,66% respecto al año base en términos de intensidad (9,14 puntos por encima del objetivo) y al alcanzar una reducción de 156.790 tCO₂eq en términos absolutos.

EVOLUCIÓN EMISIONES CO₂ RELATIVAS (tCO₂eq/millones euros)

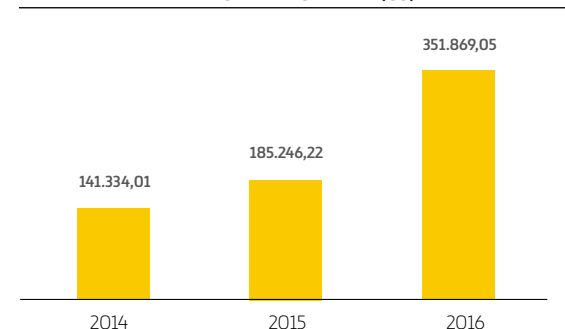


Para satisfacer este compromiso, Ferrovial ha desarrollado e implantado acciones para la reducción de emisiones de carácter general y específicas para cada área de negocio:

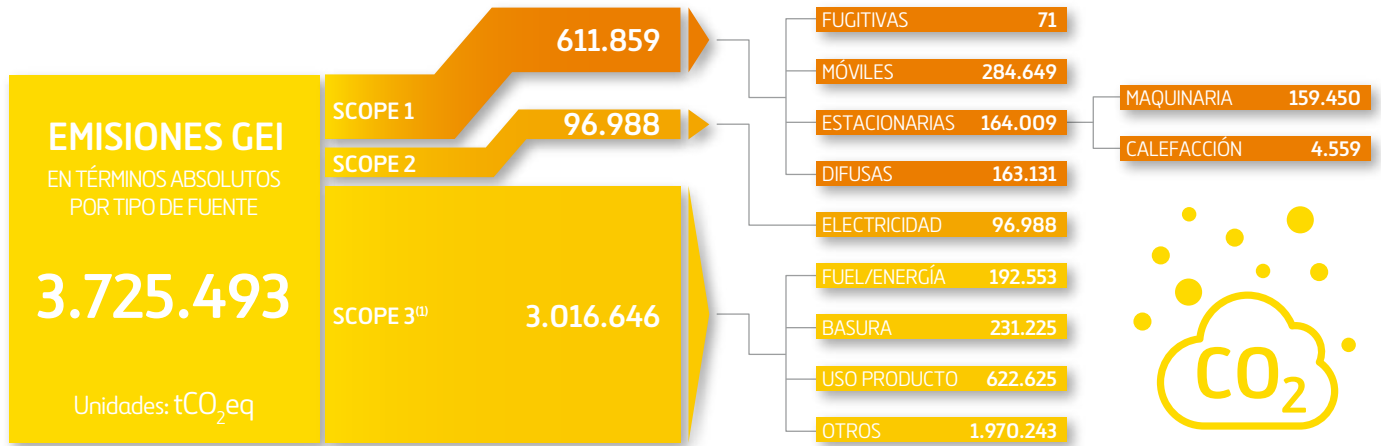
- Incorporación de criterios de eficiencia energética en las compras y subcontratación de servicios.
- Estrategia de Movilidad Sostenible para los empleados de Ferrovial. Todas las sedes corporativas en España y Reino Unido cuentan con planes de movilidad.
- Mejora de la eficiencia energética en las flotas de vehículos, tanto industriales como turismos.
- Uso de combustibles menos contaminantes.
- Desarrollo de tecnología y procesos para favorecer las emisiones evitadas.
- Incorporación de medidas de eficiencia energética en los edificios ocupados por las sedes corporativas.
- Impulso de la compra de electricidad de origen certificado renovable. El 30,1% de la electricidad consumida por Ferrovial procede de fuentes renovables, incrementándose un 41,37% con respecto al año anterior.

Más información sobre la huella de carbono en www.ferrovial.com.

ENERGÍA RENOVABLE (GJ)



EMISIONES GEI (SCOPE 1 & 2 & 3 & BIOMASA) EN TERMINOS ABSOLUTOS, POR TIPO DE FUENTE



(1) Ver alcance en el Anexo a indicadores GRI.

Siendo conocedores del reto firmado en el Acuerdo de París de limitar por debajo de los 2 °C el calentamiento global del planeta, e incluso de alcanzar solo 1,5°C, se ha iniciado el análisis de las metodologías recogidas en **Science Based Targets (SBT)** con la idea de conocer sus objetivos de reducción basados en los horizontes 2030 y 2050.

Otra línea de trabajo iniciada en 2016 es el establecimiento de un **Precio al Carbono** en la modalidad de “Shadow pricing”, como herramienta para cuantificar los riesgos y oportunidades de nuevas inversiones. Este enfoque considera cambios futuros en las condiciones del mercado, que aumentarán el coste de las emisiones de carbono y generarán cambios de uso y necesidad de los productos y servicios actuales.

Huella hídrica

El *World Economic Forum* ha identificado el agua como una de las causas de conflicto o más importantes a escala global. La mitigación de este riesgo pasa sin duda por encontrar soluciones a la demanda creciente de agua potable, al deterioro de la calidad del agua debido a la contaminación y a los impactos derivados de inundaciones y eventos climáticos extremos.

Por su papel de consumidor y suministrador de servicios asociados al recurso hídrico, Ferrovial inició en 2015 el cálculo de su “huella hídrica”. Este proyecto se desarrolló en dos fases, una primera de definición de una metodología de cálculo y reporte tanto de consumos como de vertidos; y una segunda de análisis de los riesgos y oportunidades relacionados con el recurso.

La compañía ha desarrollado una metodología específica tomando como base los principios de “The Water Footprint Assessment Manual” (WFM), de la “Global Water Tool” (GWT) y GRI-G4. Estas metodologías consideran aspectos como el estrés hídrico del país, impacto sobre el recurso hídrico y sobre su calidad y la accesibilidad al agua. En 2016 se publica por primera vez el dato de Huella Hídrica con un alcance del 100%.

En 2016, Ferrovial se presentó por primera vez a la modalidad de “Water” de CDP obteniendo la clasificación A-, un reconocimiento a la estrategia y desempeño de la compañía.



La Huella Hídrica de Ferrovial se compone de tres índices:

- **BWI:** Índice de Agua de los Negocios / **Business Water Index: 4.146.441.** Huella hídrica relacionada con el consumo de agua y su vertido en las actividades desarrolladas por cada una de las unidades de negocio de Ferrovial.
- **WTI:** Índice de Tratamiento de Agua / **Water Treatment Index: -322.183.025.** El impacto que tienen los procesos de tratamiento de agua de Cadagua y en las de tratamiento de lixiviados en vertederos de Ferrovial Servicios y Amey sobre la huella de Ferrovial.
- **WAI:** Índice de Acceso al Agua / **Water Access Index: -413.738.** El impacto que tienen los proyectos de abastecimiento de agua a comunidades situadas en países en vías de desarrollo, dentro de los programas de Acción Social de la compañía sobre la huella hídrica de Ferrovial.

HITOS

REVISIÓN DEL OBJETIVO DE EMISIONES RELATIVAS DE CO₂ -35,41%

INCLUSIÓN EN LA CATEGORÍA DE LEADERSHIP DE CARBON DISCLOSURE PROJECT (CDP) 2016:

“CLIMATE A LIST” EN CLIMATE CHANGE REPORT

GLOBAL SUPPLY CHAIN REPORT

GLOBAL WATER REPORT

IMPLANTACIÓN DE LA METODOLOGÍA DEL CÁLCULO DE LA HUELLA HÍDRICA A TRAVÉS DE LOS ÍNDICES BWI, WTI Y WAI

(para más detalle ver huella hídrica)

INICIO DE LA EVALUACIÓN DE LA “NO PÉRDIDA NETA DE BIODIVERSIDAD”

Biodiversidad y Capital Natural

Bajo el programa “Ferrovial, Capital Natural”, la compañía desarrolla diferentes proyectos relacionados con la biodiversidad, orientados tanto a evaluar y mitigar el impacto en los espacios naturales o ecosistemas afectados por su actividad, como a anticipar las tendencias del mercado y en su caso, aprovechar las oportunidades que surjan.

Durante 2016, Ferrovial ha trabajado con diversas instituciones científicas (CSIC, Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, USAL) en el desarrollo de una metodología a escala corporativa para medir el impacto de la compañía sobre la biodiversidad. El objetivo es disponer de un método de evaluación contrastado para todas sus actividades, que podrá servir como herramienta a la hora de tomar decisiones, incorporando el criterio de “No Pérdida Neta de Biodiversidad” (*No net loss*). Una vez diseñada, la metodología se comenzará a testar en contratos concretos durante 2017 y posteriormente se procederá a su automatización para que la evaluación se realice de forma sistemática.

En este sentido, Ferrovial Agronomía posee desde hace años un procedimiento específico para la evaluación cuantitativa de riesgos asociados a zonas protegidas o de alto valor ecológico y la puesta en marcha de las medidas necesarias para su mitigación y control.

Ferrovial participa también en la Iniciativa Española Empresa y Biodiversidad, proyecto de colaboración público-privada con la Fundación Biodiversidad y el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente de España. Además de apoyar las diversas iniciativas impulsadas, la compañía alinea su estrategia de biodiversidad con las políticas, objetivos y planes a nivel nacional y europeo.

Respecto a los emergentes “mercados de biodiversidad”, Ferrovial ha venido profundizando en los diversos mecanismos de *offsetting* existentes. En la actualidad, Ferrovial está atento al desarrollo de los nuevos marcos legales en países como España o Reino Unido.

PLAN ESTRATÉGICO DE RC 20.19

Reducir la huella de carbono a través de un compromiso público de reducción de emisiones

Huella Hídrica: implementar una metodología de cálculo con alcance 100% y verificable

Disminuir el impacto sobre la biodiversidad y el capital natural bajo el criterio “No Pérdida Neta de Biodiversidad”

Promover la economía circular

En 2016, Ferrovial trabajó en 16 proyectos sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país. En diez de ellos hubo restricciones debido a la existencia de especies protegidas, 16 estaban ubicados en Espacios Naturales con alguna figura de protección ambiental y nueve tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades.

Reducción del impacto medioambiental producido por la actividad

Ferrovial mantiene el objetivo de aumentar su tasa de reciclaje un 5% anual. En 2016 se observa un aumento sustancial del material reciclado, lo que reafirma la tendencia en las políticas de gestión con priorización del reciclaje; esta tendencia coincide por otra parte con el inicio de nuevos proyectos de construcción con un volumen excepcional de material susceptible de ser reciclado.

RESIDUOS REICLADOS

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|----------------|------------------|------------------|
| Total (t) | 540.289 | 1.071.021 | 2.083.333 |

GENERACIÓN DE NUEVAS IDEAS Y MODELOS DE NEGOCIO

La compañía aprovecha su posición en los foros mundiales más relevantes sobre el cambio climático, la transición energética o la pérdida de biodiversidad para anticipar las tendencias en estos ámbitos e identificar nuevas oportunidades y modelos de negocio.

En particular, se trabaja para mejorar la eficiencia energética en edificios, la gestión inteligente de las ciudades, los retos de la economía circular, los mercados de biodiversidad, la movilidad de bajas emisiones, el tratamiento de residuos y la producción de energía a partir de los mismos (*“energy from waste”*). De este modo, las nuevas ideas se están ya transformando en generación de negocio y valor para Ferrovial, o lo harán en un futuro muy cercano.

CARBON DISCLOSURE PROJECT

Ferrovial ha sido premiada un año más por su estrategia de cambio climático, al ser incluida en la categoría de leadership *“Climate A List”* en la edición de *Climate Change*, que clasifica a las empresas con mejores prácticas en la reducción de emisiones y su gestión para mitigar los efectos. Además ha alcanzado una posición de liderazgo en el *Supplier Climate Performance Leadership Index (SCPLI)*, índice que acredita la excelencia como proveedora de productos y servicios con modelos de negocio bajos en emisiones. Por primer año, Ferrovial se presentó a la modalidad de *“Water”* obteniendo la clasificación A-.





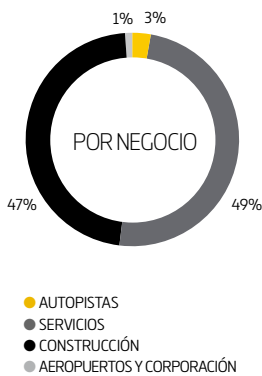
407 ETR: RÁPIDA, SEGURA, CONFIABLE

Rápida, segura y confiable son los tres atributos que hacen que casi 500.000 conductores utilicen cada día esta autopista situada en Toronto (Canadá). Primera autopista del mundo electrónica y sin barreras que permite a los usuarios entrar y salir sin paradas. Estas características facilitan a los conductores ahorrar tiempo, combustible y reducir emisiones de gases.

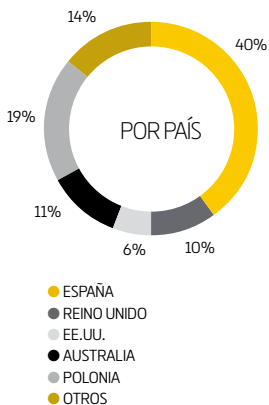
Por eso, la 407 ETR sigue batiendo récords de tráfico y de satisfacción de sus usuarios. Esta autopista es un modelo de tecnología y gestión, pero sobre todo un paradigma para solucionar la congestión urbana.

CADENA DE SUMINISTRO

NÚMERO DE PROVEEDORES: 80.917



NUMERO TOTAL DE PROVEEDORES



PRINCIPALES CATEGORÍAS DE PRODUCTOS

ACERO
HORMIGÓN
BETÓN ASFÁLTICO
ENERGÍA

Ferrovial potencia las compras sostenibles como parte de un proceso de gestión responsable que favorece la adquisición de productos y la contratación de servicios respetuosos con el medio ambiente y fabricados en condiciones socialmente justas.

Con el objetivo de maximizar la eficiencia operativa en los suministros y servicios, la compañía construye relaciones a largo plazo con los proveedores críticos y les exige que estén alineados con sus principios y políticas en materia de seguridad y sostenibilidad, en cumplimiento de su Código de Ética Empresarial y las Políticas de Responsabilidad Corporativa. Estos principios de actuación se encuentran recogidos en la Política de Compras Global, cuyo objetivo final es prestar un servicio óptimo y competitivo al cliente.

CODIGO DE ÉTICA PARA COMPRADORES

Las Direcciones de Compras de las diferentes unidades de negocio de Ferrovial se rigen por un Código Ético para Compradores. Es complementario al Código de Ética Empresarial, que marca las líneas generales de actuación y comportamiento, y aplica a todo el personal de las Direcciones de Compras en las que está vigente, al que se forma para su conocimiento y se le exige su cumplimiento. Además, la aplicación de las Políticas de Responsabilidad Corporativa y de Cumplimiento permiten realizar una gestión de la cadena de suministro rigurosa, ética y eficaz, asegurando el compromiso de los proveedores.

Durante 2016 se han puesto en marcha otras iniciativas que acreditan el compromiso de Ferrovial con la gestión eficaz y responsable de la cadena de suministro, como la extensión del uso de nuevas cláusulas de aplicación del Código de Ética Empresarial y la Política Anticorrupción en los pedidos y contratos con proveedores, así como un Catálogo de Compras Verdes y un nuevo Estudio sobre Proveedores de Productos Reciclados/Reciclables para potenciar su uso.

En definitiva, la aplicación de estas políticas y códigos establecen los requisitos y procedimientos que aseguran

la relación con proveedores competentes y que comparten los valores corporativos como el compromiso con las buenas prácticas en ética y Derechos Humanos, salud y seguridad, respeto del medio ambiente y el impacto social.

PROCEDIMIENTO GLOBAL DE COMPRAS

El enfoque sobre la cadena de suministro abarca el ciclo integral del gasto, desde la gestión de la necesidad hasta el pago final. Para ello, se dispone de procedimientos y sistemas informáticos específicos en cada una de las unidades de negocio que permiten asegurar las mejores condiciones de compra y mitigar riesgos a través de los procesos de selección, homologación y evaluación de proveedores, a la par que se cumple con las necesidades del negocio. Las mejoras introducidas en los sistemas informáticos refuerzan la concurrencia y competencia de proveedores, la transparencia en la selección y la delegación de autoridad en las aprobaciones.

La compañía ha adoptado un enfoque por categorías de producto en cada negocio que favorece el conocimiento de los requisitos de compra específicos de cada uno.

Todas las actividades de contratación se rigen mediante procedimientos claros, bien estructurados y documentados. La coordinación general recae en el Comité de Compras Globales, liderado por el CIIO (*Chief Information and Innovation Officer*) de Ferrovial y compuesto por los máximos responsables de compras de las distintas áreas de negocio. Además de aprovechar las posibles sinergias entre áreas, este comité facilita compartir buenas prácticas y mejorar la función global de la actividad de compras.

Acorde con la estrategia de diversificación geográfica de la compañía, la gestión de la cadena de suministro se basa en una Política de Compras Global, aplicable a nivel internacional, que establece los principios básicos y comunes de funcionamiento, junto a unos procedimientos operativos específicos para cada país/zona que la desarrollan, contemplando las particularidades locales de cada mercado. La política busca potenciar

PLAN ESTRÁTEGICO DE RC 20.19

Reforzar los criterios éticos en la actividad de compras e impulsar la contratación de energías renovables.



la gestión adaptada a los requerimientos específicos de cada proyecto, teniendo en cuenta el mercado local de proveedores y aplicando en compras relevantes una visión internacional, a fin de aprovechar el amplio conocimiento del mercado global de proveedores.

GESTIÓN INTEGRAL DE PROVEEDORES

Cada año Ferrovial dedica un importe sustancial a proveedores de bienes y servicios que apoyan las actividades clave de la compañía. Reconociendo que los proveedores son esenciales para el correcto funcionamiento de los negocios, se espera de ellos que sean innovadores y eficientes, que aporten valor a precios competitivos y cumplan todos los requisitos legales y funcionales, así como las prácticas éticas exigidas.

Los proveedores son identificados, evaluados, seleccionados y contratados, de acuerdo a su relevancia, por su capacidad para satisfacer las necesidades de los negocios de manera segura, eficiente y eficaz.

Previo al proceso final de contratación, se realiza un proceso de selección donde se analiza su idoneidad, tanto en términos de capacidad financiera, como medioambiental y social en

aquellos casos en los que se considera necesario. Este proceso permite constatar que el posible proveedor cumple con todos los requisitos solicitados. Posteriormente, se establece un sistema de control y seguimiento de la calidad de proveedores, para detectar y proponer medidas con el objeto de corregir posibles incidencias y, en casos de incumplimientos muy graves, tomar las acciones pertinentes.

En 2016 se han evaluado 9482 proveedores de los cuales han resultado rechazados menos del 1%. Durante el año se han incorporado 26.801 nuevos proveedores.

En Construcción y Servicios se han desarrollado herramientas para la gestión global de proveedores, el seguimiento de su calidad y la coordinación de las compras. Construcción ha desarrollado una aplicación informática propia, *Insite*, implantada a escala internacional que permite fácilmente compartir información y optimizar los procesos para mejorar la gestión en las obras.

INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

La innovación y la tecnología juegan un papel fundamental para contar con una cadena de suministro sincronizada, con mayor visibilidad y trazabilidad. El empleo de nuevas tecnologías de apoyo hacen posible un incremento significativo de la colaboración con la consiguiente mejora y transparencia de la información.

Durante 2016 la compañía ha desarrollado distintas acciones de optimización de diferentes categorías de compra entre las que destaca OMEGA, un proyecto de Ferrovial Servicios para la gestión de los talleres en los que realiza el mantenimiento de la flota de vehículos y maquinaria. A través de este proyecto se han logrado estandarizar los procesos de los talleres, centralizar la gestión administrativa de la flota, realizar una trazabilidad del 100% en los planes de mantenimiento y reducir los costes en un 10%.

También se ha desplegado un sistema apoyado en catálogos electrónicos multimedia, solución basada en la nube, para compartir información con todos los suministradores en tiempo real de manera rápida y fácil. Una solución que agiliza los procesos de compra y ayuda a la toma de decisiones fundadas, mitigando riesgos.

PROVEEDORES EVALUADOS EN 2016

9.482

CATÁLOGO DE COMPRAS VERDES

Proyecto encaminado a fomentar la adquisición de productos y servicios con características ambientales que permitan contribuir a mejorar la eficiencia energética y ayudar a tomar decisiones responsables en la compra de suministros y en la contratación de obras y servicios. Destacan, entre otras, la inclusión en el catálogo de vehículos eléctricos, híbridos, propulsados por Gas Natural y Biodiesel

B30, así como otros productos fabricados con materiales reciclables.



HITOS

- INICIATIVA CATÁLOGO DE COMPRAS VERDES
- ESTUDIO SOBRE PROVEEDORES DE PRODUCTOS RECICLADOS/ RECICLABLES
- PROYECTO OMEGA, DE FERROVIAL SERVICIOS, PARA LA GESTIÓN DE LOS TALLERES DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS Y MAQUINARIA
- DESARROLLO DE LA APLICACIÓN INSITE, DE FERROVIAL AGROMAN, PARA OPTIMIZAR LOS PROCESOS Y MEJORAR LA GESTIÓN EN LAS OBRAS

COMUNIDAD

PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

332

BENEFICIARIOS EN PROY. DE AGUA Y SANEAMIENTO ⁽¹⁾

191.769

Ferrovial, comprometida con el alcance de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), participa activamente en la comunidad mediante el desarrollo y ejecución de programas sociales que mejoran significativamente la vida de las personas. La compañía se considera un actor clave en favor del desarrollo social y económico en los países donde opera.

La compañía, como gestor de infraestructuras, es una pieza clave para la reducción de los desequilibrios territoriales: contribuye al avance y desarrollo de las comunidades y países en los que opera debido a que genera empleo, potencia las compras a proveedores locales, contribuye con el pago de impuestos y transfiere sus capacidades, conocimientos, innovación y tecnología.

Ferrovial basa su inversión en la comunidad en un marco alineado con su estrategia y modelo de negocio. De esta forma, desarrolla diferentes programas de inversión en la comunidad e iniciativas de acción social enfocados a colectivos de personas en riesgo de exclusión.

PROGRAMAS DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD

Infraestructuras Sociales

Desde 2011, la compañía realiza este programa de cooperación al desarrollo con el que se amplía la cobertura y acceso al agua para consumo humano y el saneamiento básico, entre colectivos en riesgo de vulnerabilidad social de África y América Latina. Así, contribuye a la consecución del Objetivo 6 de la Nueva Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas "garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos".

Ferrovial, junto a ONG socias y Administraciones locales, desarrolla infraestructuras destinadas a satisfacer las necesidades relacionadas con la falta de cobertura de

agua y/o saneamiento. Los empleados de la compañía, por su parte, participan como voluntarios aportando sus conocimientos y experiencia en el propio país donde se lleva a cabo la intervención.

Durante 2016, la compañía ha llevado a cabo cuatro proyectos, que han supuesto una inversión de 421.333 euros y han beneficiado a 16.204 personas:

- **Distrito de Buyende, Uganda:** mejora del acceso al agua de calidad en 15 comunidades rurales junto a Plan International.
- **Municipio de Paccha, Cajamarca, Perú:** incremento del acceso al agua de los habitantes de tres comunidades campesinas del distrito, mediante la construcción de tres sistemas de agua potable, junto a ANESVAD.
- **Corregimiento de El Salado, Departamento de Bolívar, Colombia:** rehabilitación y ampliación del sistema de acueducto para los habitantes del Centro Poblado, junto a Ayuda en Acción.
- **Municipio de Lebrija, Departamento de Santander, Colombia:** mejora del acceso y calidad del agua para consumo humano en un área vulnerable por las consecuencias del conflicto, junto a Acción contra el Hambre.

Juntos Sumamos

Ferrovial desarrolla desde 2005 este programa, en el que los empleados deciden destinar mensualmente una aportación a un proyecto social, y la compañía duplica la cantidad recaudada.

La convocatoria está abierta a proyectos de cooperación internacional, acción social en España y conservación del capital natural y la biodiversidad.

En 2016 se han ejecutado tres proyectos que fueron elegidos por los propios empleados donantes del programa, después de una preselección técnica de las propuestas recibidas:

- **Adaptando:** junto a La Rueda Asociación, se ha llevado a cabo el acondicionamiento de hogares de personas mayores en Madrid por parte de 70 jóvenes en riesgo de exclusión, que han sido formados en labores de reforma de instalaciones (electricidad, fontanería, carpintería) mejorando así su empleabilidad e integración.
- **Hospital de Joal Fadiouth:** en colaboración con Arquitectura sin Fronteras, se ha rehabilitado la cubierta y mejorado las condiciones de salubridad del pabellón de maternidad de un hospital en Senegal.
- **Infancia vulnerable:** con la ONG Mozambique Sur, se ha apoyado a 150 menores escolares de Mozambique (material escolar, productos de higiene, matrícula y mensualidades durante un año al centro educativo, apoyo alimentario y seguimiento médico).

HITOS

LOS PROGRAMAS SOCIALES DE FERROVIAL SUPERAN LOS 800.000 ⁽²⁾ BENEFICIARIOS.

LA INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD SE DESARROLLA, ENTRE OTROS, EN PAÍSES COMO ESPAÑA, REINO UNIDO, ESTADOS UNIDOS, AUSTRALIA, POLONIA, COLOMBIA O PERÚ.

AGUA Y SANEAMIENTO, INCLUSIÓN SOCIAL, APOYO A LA CULTURA Y TRABAJO CON POBLACIONES INDÍGENAS FORMAN PARTE DE LOS PRINCIPALES PROGRAMAS.

(1) Dato acumulativo desde 2008.

(2) La cifra ha sido estimada a la información disponible a la fecha del presente Informe.

Acción Social en España

Ferrovial contribuye a la rehabilitación y reacondicionamiento de locales destinados a la distribución de alimentos y la entrega de lotes de ayuda social a colectivos desfavorecidos.

En 2016, junto a *World Vision* España, Ferrovial ha apoyado en el acondicionamiento de seis centros de distribución de alimentos y/o comedores ubicados en Madrid, Sevilla, Mieres, Valencia y Barcelona.

OTRAS INICIATIVAS SOCIALES

Ferrovial apoya las actividades de la Fundación Integra con el fin de contribuir a la inserción laboral de colectivos de personas en riesgo de exclusión social. Desde 2002, Ferrovial ha contribuido a la inserción de más de 500 personas a través de esta colaboración.

Respecto a la integración de personas con discapacidad, Ferrovial y Fundación Adecco colaboran en el Plan Familia, dirigido a familiares de empleados de la compañía con discapacidad. El programa persigue mejorar la calidad de vida de estas personas y facilitar su integración social y laboral. Son ya 58 familias las que disfrutan de este plan en 2016.

SOCIO DE NACIONES UNIDAS EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El logro de los retos planteados en la Nueva Agenda de Desarrollo Sostenible (2015-2030) pasa por la participación e implicación del sector privado. En esta línea, el Fondo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (Fondo ODS) creó un Grupo Asesor del Sector Privado. Ferrovial se ha incorporado como miembro a este Grupo Asesor, compuesto por 13 compañías seleccionadas a nivel mundial, cuyo objetivo es impulsar los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En 2017, Ferrovial además cooperará junto al Fondo ODS de Naciones Unidas en el Programa Conjunto "Territorios productivos y con Seguridad Alimentaria para una población resiliente y en paz" en la región del Cauca, Colombia.



PLAN ESTRATÉGICO DE RC 20.19

Reforzar la oferta social voluntaria de Ferrovial en los procesos de licitación como una ventaja competitiva

En **España**, la compañía patrocina instituciones culturales, entre las que destacan el Museo Guggenheim, el Liceo de Barcelona o el Teatro Real de Madrid. También, colabora con distintos ayuntamientos españoles en la promoción de diversas actividades culturales, como son conciertos, exposiciones y concursos.

Por su parte, Cadagua participa en el Proyecto Unidos, pionero en orientación académica y laboral para estudiantes universitarios con discapacidad durante su etapa académica y su acceso al mercado laboral.

Ferrovial Servicios España ha lanzado en 2016 el programa "Escuela de Ofici s" que consiste en favorecer la empleabilidad de ciudadanos en riesgo de exclusión social o discapacitados en las comunidades en las que opera la compañía. A través de esta iniciativa, Ferrovial Servicios España contribuye a la inserción laboral de desempleados en aquellas comunidades en las que está presente.

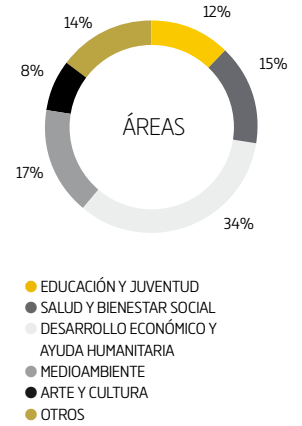
También, colabora con el proyecto "*Coach*" de la Fundación Èxit, una iniciativa de voluntariado corporativo dirigida a mejorar la integración laboral de jóvenes en situación de vulnerabilidad trabajando su orientación y motivación para aumentar sus posibilidades de empleabilidad.

En **Reino Unido**, Amey y la Fundación "Duque de Edimburgo" (DofE) cuentan con un acuerdo para mejorar las oportunidades de vida y la empleabilidad de miles de jóvenes en riesgo de exclusión. El programa se desarrolla en Staffo dshire, Birmingham, Liverpool, Sheffi d y Gales.

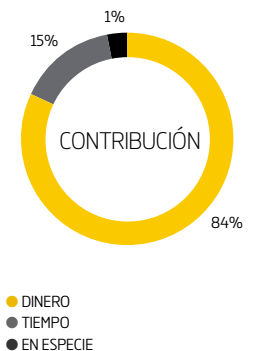
En **Estados Unidos**, Ferrovial patrocina diversos proyectos educativos como "*After School Matters*", "*Black Creativity Gala*" y la "*Illinois Military Families Fund*", en Chicago, o la "*National Math and Science Initiative*", en Texas, para ayudar a jóvenes a proseguir sus estudios en ciencia, tecnología, matemáticas e ingeniería.

En **Australia**, Broadspectrum construye fuertes relaciones con las comunidades indígenas con el fin de crear mayores oportunidades de empleo a través del Plan de Acción de Reconciliación (RAP) y eliminar la brecha de esperanza de vida indígena y aumentar su participación dentro de la compañía.

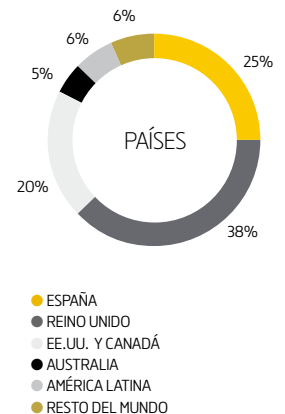
PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD



PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD



INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD



GESTIÓN FISCAL RESPONSABLE

“Ferrovial está comprometida con el desarrollo de una gestión fiscal responsable en los mercados en los que opera”.

Como parte del desarrollo de su Código de Ética Empresarial, el Consejo de Administración de Ferrovial aprobó en 2010 la adhesión de la compañía al Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española. Tres años más tarde, la empresa extendió estas recomendaciones a todas sus actividades en el mundo al elaborar su propia Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria.

Finalmente, en febrero de 2015, el Consejo de Administración de la compañía dio un nuevo paso al aprobar la estrategia recogida en la Política Fiscal de Ferrovial, documento que cumple con lo establecido en el Artículo 529 ter de la Ley de Sociedades de Capital.

Estas políticas se traducen en los siguientes compromisos y directrices:

1. Ferrovial cumple las obligaciones fiscales en todos los territorios en los que desarrolla su actividad mediante una gestión tributaria profesional, eficiente, transparente, cooperativa y prudente.

a) Cumplimiento: tiene el compromiso de efectuar el pago correcto y en plazo de todos los impuestos debidos, cumpliendo lo que marca la ley en cada país en el que desarrolla su actividad.

b) Profesionalidad: la Dirección de Asesoría Fiscal de Ferrovial, un departamento global y centralizado compuesto por especialistas en la materia, gestiona los impuestos y los riesgos asociados. Cuando es necesario, esta dirección recibe apoyo de asesores externos pertenecientes a reconocidas firmas de asesoramiento fiscal.

c) Eficiencia: además de cumplir rigurosamente con lo establecido por la ley y basándose siempre en una actividad comercial legítima, Ferrovial gestiona sus aspectos fiscales en coherencia con la estrategia de negocio para cumplir los objetivos establecidos y maximizar el valor para sus accionistas.

d) Transparencia: proporciona toda la información requerida por las autoridades fiscales en la forma más apropiada. La compañía no considera el uso de entidades domiciliadas en paraísos fiscales o en otras jurisdicciones no transparentes, salvo cuando la actividad a ejecutar –por ejemplo, un proyecto de Construcción– esté conectada de forma irremediable con el territorio de dichas jurisdicciones. En este caso la empresa ofrecerá información a las autoridades competentes sobre su existencia, su actividad, sus resultados financieros o empleados involucrados de acuerdo con la legislación en vigor.

e) Cooperación: mantiene buenas relaciones con las autoridades fiscales y gestiona los impuestos de forma proactiva para evitar cualquier posibilidad de conflicto.

f) Sostenibilidad: posee procedimientos y políticas para gestionar los riesgos fiscales. La compañía efectúa una valoración fundamentada de estos últimos antes de ejecutar cualquier transacción que conlleve una planificación fiscal.

g) Participación: participa indirectamente en los procesos legislativos, aportando su conocimiento internacional sobre lo que contienen otras jurisdicciones en materia tributaria.

h) Precio de Mercado: todas las transmisiones de bienes y prestaciones de servicio efectuadas entre las compañías de Ferrovial, se realizan en las condiciones de mercado fijadas entre partes independientes. Los precios establecidos son los normales de mercado, reflejando la verdadera naturaleza de las transacciones.

2. Ferrovial ha establecido prácticas para aminorar riesgos fiscales relevantes y prevenir conductas susceptibles de producirlos.

Siguiendo las recomendaciones del Código de Buenas Prácticas Tributarias, la compañía:

i) Fomenta medidas para **prevenir y reducir riesgos fiscales** significativos.

ii) Busca **minorar los conflictos** derivados de la interpretación de la normativa aplicando instrumentos contemplados en los ordenamientos tributarios, como la consulta previa a las autoridades fiscales o los acuerdos previos de valoración.

iii) **Colabora con las administraciones tributarias** competentes en la detección de prácticas fiscales fraudulentas que puedan existir en los mercados en los que Ferrovial está presente, con el objetivo de prevenir su extensión y erradicarlas.

iv) **Facilita la información y documentación** que soliciten las administraciones tributarias en el plazo más corto y de la forma más completa posible.

v) Recurre a todas las posibilidades que ofrece el carácter contradictorio del procedimiento inspector, potenciando el **acuerdo con las administraciones tributarias** en todas las fases en las que sea factible.

3. El Consejo de Administración de Ferrovial participa activamente en los asuntos fiscales de la compañía.

En cumplimiento del Artículo 529 ter de la Ley de Sociedades de Capital, el Consejo de Administración de Ferrovial desempeña las funciones atribuidas como facultades indelegables en materia fiscal. Entre ellas figura la aprobación de la política de control y gestión de riesgos fiscales, además de aquellas operaciones que conlleven un riesgo especial.

Con ocasión de la formulación de las Cuentas Anuales, el Consejo de Administración ha sido informado sobre las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio por la Sociedad. Además, se ha informado sobre el efectivo cumplimiento de los compromisos recogidos en el Código de Buenas Prácticas Tributarias. El Informe Anual de Gobierno Corporativo refleja dicho cumplimiento.

El Consejo de Administración, a través de su Presidente, Consejero Delegado y Altos Directivos, impulsa el seguimiento por parte de Ferrovial de los principios y buenas prácticas tributarias.

Para más información consultar el apartado 6.6 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

RIESGOS

Ferrovial está expuesta a una diversidad de factores de riesgo derivados de los países en los que desarrolla su actividad y de la naturaleza de los sectores en los que opera. La compañía busca identificar los riesgos y valorarlos, e implantar con la suficiente antelación las medidas de control oportunas para mitigar la probabilidad de ocurrencia y/o su impacto potencial, de acuerdo con los objetivos estratégicos establecidos. Asimismo, gracias a una gestión eficaz y eficiente de determinados riesgos, es posible detectar nuevas oportunidades de negocio.

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO. *FERROVIAL RISK MANAGEMENT*

Ferrovial dispone de una Política de Control y Gestión de Riesgos, aprobada por el Consejo de Administración, en la que se establece el riesgo aceptable y el nivel de tolerancia por factor riesgo. Esta política fija el marco general de actuación para el control y la gestión de riesgos de diversa naturaleza que el equipo gestor puede encontrarse en la consecución de los objetivos de negocio.

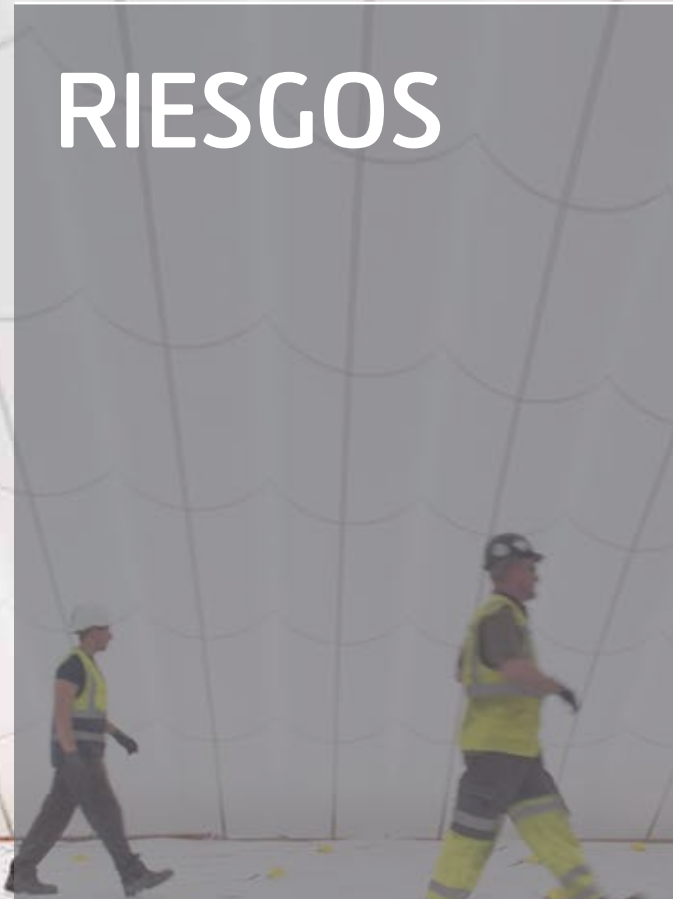
La compañía dispone de un proceso de identificación y valoración, denominado *Ferrovial Risk Management (FRM)*, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, implantado en todas las áreas de negocio.

FRM tiene como objetivo identificar con antelación los eventos de riesgo y valorarlos en función de su probabilidad de ocurrencia y de su posible impacto sobre los objetivos estratégicos, incluida la reputación corporativa. De esta forma Ferrovial puede tomar las medidas de gestión y de protección más idóneas según la naturaleza y ubicación del riesgo.

Mediante una métrica común, se realizan dos valoraciones de los eventos de riesgo identificados: una inherente, anterior a las medidas específicas de control implantadas para mitigar el riesgo, ya sea su impacto o su probabilidad, y una residual, después de implantar medidas específicas de control. Además de determinar la importancia relativa de cada evento en la matriz de riesgos, esto permite evaluar la eficacia de las medidas implantadas para su gestión.

Para más detalle, consultar el apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

RIESGOS



El gráfico muestra los eventos de riesgo más relevantes, según su valoración residual (después de controles), que amenazan la ejecución de la estrategia corporativa

- ESTRATÉGICOS**
 Riesgos relacionados con el mercado y el entorno de cada negocio; derivados del marco regulatorio y legislativo vigente, de las alianzas con socios y los asociados a la organización de la compañía y a la relación con los agentes externos.
- DE CUMPLIMIENTO**
 Riesgos asociados con el cumplimiento de la legislación aplicable, con las obligaciones con terceros y con las autoimpuestas a través de su Código Ético y de Conducta.
- FINANCIEROS**
 Riesgos asociados a cambios en las magnitudes financieras, al acceso a los mercados financieros, a la gestión de tesorería, a la fiabilidad de la información financiera y a los de naturaleza fiscal.
- OPERATIVOS**
 Riesgos asociados a los procesos de producción, provisión del servicio y generación de ingresos y costes incurridos. Con especial atención a los relacionados con deficiencias o retrasos en la prestación de servicios a clientes y usuarios y a los riesgos laborales.



A mayor proximidad al centro, mayor gravedad relativa. Los eventos de riesgo que amenazan a varias prioridades estratégicas, se han colocado en el cuadrante con mayor impacto.

PRINCIPALES RIESGOS

Entre los principales riesgos que afectan al desarrollo de la estrategia de Ferrovial destacan los siguientes:

- **Controversias contractuales:** las políticas de consolidación fiscal vigentes en algunas de las zonas en las que Ferrovial desarrolla su actividad están afectando negativamente a la capacidad financiera de los clientes públicos y, por tanto, a su capacidad de inversión. Las tensiones financieras de algunos de los clientes públicos con los que Ferrovial opera incrementa la exposición al riesgo de disputas contractuales que pueden impactar sobre la rentabilidad de algunos proyectos. Si bien, el alto grado de seguridad jurídica en las zonas en las que se desarrollan los proyectos mitiga en parte este riesgo. A este respecto, destacan las resoluciones favorables a Ferrovial durante 2016 en algunas de las controversias contractuales con las Administraciones Públicas, como las relacionadas con autopistas en Madrid (M-203) o el Ayuntamiento de Birmingham, entre otras.
- **Tensión competitiva:** la ralentización de la recuperación de la economía europea y la de los países emergentes impacta negativamente en la capacidad de inversión pública y, por tanto, puede impactar en la demanda de infraestructuras. Esta circunstancia incrementa la tensión

competitiva en los mercados internacionales en los que Ferrovial opera, con la consiguiente presión sobre precios y márgenes en proyectos que, por su naturaleza, tienen significativos riesgos de ejecución. Como respuesta a estos riesgos, la compañía cuenta con un procedimiento de aprobación de inversiones mediante el cual se identifican y valoran los riesgos más relevantes de los proyectos, incluidos los generados por el entorno competitivo, y se toma la decisión de ofertar aquellos para los que se cuenta con las herramientas de gestión del riesgo idóneas y que proporcionan una ventaja competitiva.

- **Ética e Integridad:** los mercados en los que Ferrovial compete pueden estar expuestos, en alguna de sus actividades, a riesgos de carácter ético. Ferrovial se rige bajo unos principios de honestidad, integridad y respeto a la legalidad en todas sus actividades. Para mitigar estos riesgos, Ferrovial, de acuerdo con su compromiso de Tolerancia Cero, identifica y valora los riesgos de este tipo, poniendo en marcha medidas de seguimiento y control que los eviten. Ferrovial dispone de un Código de Ética Empresarial, así como de políticas de Anticorrupción y de Derechos Humanos, que son conocidas por todos sus empleados mediante campañas de información y formación. La compañía es signataria del Pacto Mundial de Naciones Unidas desde 2002, al tiempo que está incluida en los más prestigiosos índices como Dow Jones Sustainability Index o FTSE4Good.

Tal y como se ha comentado en el apartado de Derechos Humanos, Broadpectrum presta servicios en los Centros Regionales de Procesamiento (RPC) de Nauru y la isla de Manus, que han sido objeto de controversia por parte de distintas entidades y organizaciones opuestas a esta política de inmigración del Gobierno de Australia, alegando que estos centros vulneran los Derechos Humanos.

Broadpectrum no gestiona ni opera los RPC, se limita a prestar servicios de atención social, seguridad y mantenimiento, con los mayores estándares de calidad y centrados en mejorar las condiciones de vida de estos solicitantes de asilo o refugiados. Inmediatamente después de la adquisición de Broadpectrum, Ferrovial anunció que la prestación de dichos servicios no eran actividades estratégicas y, por tanto, no formarían parte de la cartera de Broadpectrum en el futuro. Aunque se continuaría con la prestación del servicio hasta la terminación de los contratos en octubre de 2017. Por tanto, Broadpectrum no ofertará la renovación de los contratos de prestación de servicios (RPC's) del Departamento de Inmigración y Protección del Gobierno de Australia.

- Brexit:** la victoria de los partidarios de que el Reino Unido abandone la Unión Europea en el pasado referéndum del 23 de junio de 2016, abre un proceso de negociación entre las autoridades británicas y la Unión Europea sujeto a un alto grado de incertidumbre. El resultado final de la negociación y su repercusión en la economía británica y en la de la Unión Europea, puede impactar en los activos de Ferrovial en el Reino Unido (el 21% del total valor de los activos según las estimaciones de analistas), afectando a su rentabilidad y a la capacidad de creación de valor de Ferrovial. Las estimaciones iniciales tras el referéndum preveían considerables reducciones en el PIB de Reino Unido con un posible estancamiento a corto plazo. Sin embargo, dichas estimaciones se han ajustado de manera más optimista.

En el caso del aeropuerto de Heathrow, principal activo en el que participa Ferrovial en Reino Unido, se prevé que un potencial estancamiento de la economía británica no afecte de manera notable a su actividad, como se ha demostrado en anteriores situaciones similares en el pasado, debido a la relevancia del activo y al hecho de que se encuentra a plena capacidad. Además, la decisión del Gobierno Británico de avanzar con el proyecto de la tercera pista, pendiente de aprobación parlamentaria definitiva, pone de manifiesto la importancia que el aeropuerto de Heathrow tiene para Reino Unido y, por tanto, su menor exposición a este riesgo.

En el caso del negocio de Servicios (Amey) el impacto de restricciones presupuestarias de las Administraciones Públicas puede seguir afectando al negocio, aunque tanto el negocio de Servicios como Construcción pueden verse positivamente impactados por la necesidad de mejorar la red de transportes que conlleve más licitaciones de inversión y mantenimiento a medio plazo.

En el apartado 5.4h de las Cuentas Anuales se expone cómo ha impactado el *Brexit* en las principales magnitudes financieras, contrastando el efecto negativo de la evolución del tipo de cambio con el efecto positivo que supone el incremento de la tasa de inflación y la reducción de los tipos de interés y, por tanto, de la tasa de descuento sobre los activos regulados del aeropuerto de Heathrow. Los activos regulados, indexados a la inflación, aumentan su valor con incrementos de ésta.

Como respuesta a los riesgos que se pueden derivar del *Brexit*, Ferrovial seguirá atenta la evolución de las negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea, impulsará medidas de eficiencia operativa en sus diversas áreas de negocio para adaptarse a las nuevas circunstancias del mercado y continuará monitorizando la evolución de los mercados financieros con objeto de tomar las medidas de cobertura oportunas.

- Factores Políticos:** con carácter general, Ferrovial desarrolla la mayor parte de sus operaciones en países con elevada seguridad jurídica, en las que se prevé estabilidad socioeconómica y visibilidad en la regulación fiscal, como es el caso de Reino Unido, EE.UU., Canadá, Polonia, Australia y España. No obstante, los recientes acontecimientos políticos caracterizados por el auge de políticas proteccionistas o de consolidación fiscal, pueden impactar el entorno jurídico y normativo en el que la compañía se desenvuelve, afectando negativamente a los objetivos de rentabilidad y de crecimiento. Cabe destacar que Ferrovial vigila permanentemente los procesos regulatorios y legislativos que pudieran afectar a sus actividades con objeto de anticipar con suficiente antelación posibles cambios para su adecuada gestión.

Riesgos emergentes: Ferrovial valora y monitoriza la evolución de riesgos emergentes que pudieran afectar negativamente a la consecución de sus objetivos estratégicos y de aquellos otros que, pese a su baja probabilidad de ocurrencia, provocarían impactos negativos relevantes sobre sus objetivos. Entre otros, destacan los ciberataques, desastres naturales o provocados por la acción humana, terrorismo en todas sus formas, crisis humanitarias, movimientos políticos antiglobalización y proteccionistas que reduzcan la inversión internacional y pongan en peligro la libre competencia, la obsolescencia tecnológica sobrevenida y el impacto de la innovación tecnológica en la gestión de las infraestructuras. La compañía busca anticiparse a la materialización de estos riesgos para adaptar su estrategia con suficiente antelación.

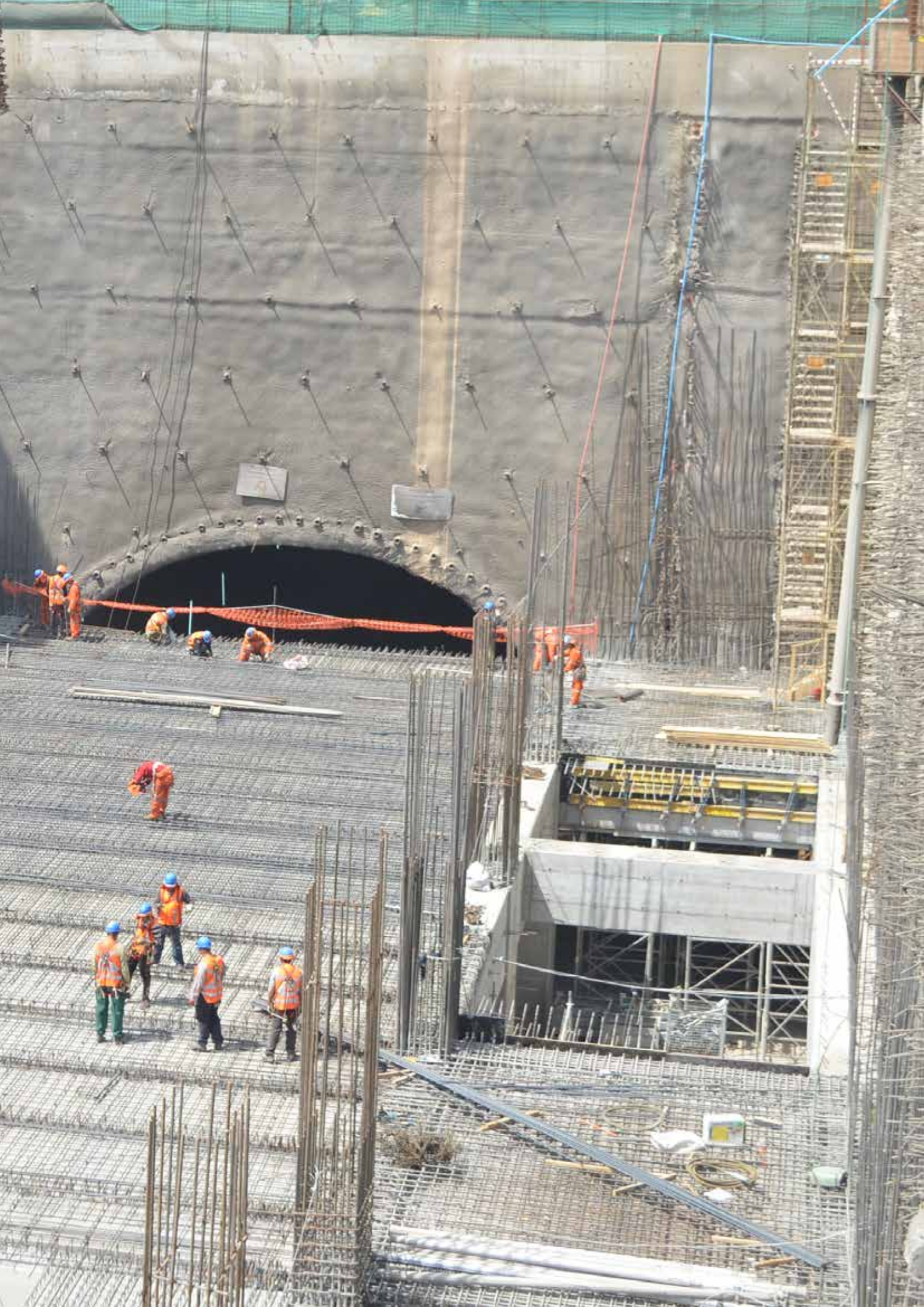
RIESGOS FINANCIEROS

Ferrovial analiza su nivel de exposición y la adecuación de su gestión en relación al tipo de interés, tipo de cambio, precio de acción, liquidez y crédito, principales riesgos financieros. El análisis se realiza distinguiendo las políticas aplicadas en sociedades de proyectos de infraestructuras del resto de negocios, en aquellos casos en los que dicha diferencia es relevante. Los riesgos financieros son descritos en la sección 5.4 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

DEJANDO HUELLA

Ferrovial es una de las grandes constructoras del mundo, que ha ido dejando su impronta en la modernización de las infraestructuras de transporte y las transformación de las ciudades. En sus más de 50 años de experiencia internacional, ha trabajado con algunos de los mejores arquitectos del mundo como Richard Rogers, Norman Foster, Frank Gehry, Zaha Hadid, Antonio Lamela, Rafael Moneo o Herzog & De Meuron.

En todas estas obras, ha demostrado su capacidad de adaptación e innovación, para convertir los sueños de urbanistas y arquitectos en soluciones para los ciudadanos. La Terminal 2, en Londres; el Museo Guggenheim, de Bilbao; o las *Managed Lanes*, en Dallas, representan solo una muestra de cómo una empresa deja huella.



GOBIERNO CORPORATIVO

El Gobierno Corporativo de Ferrovial persigue garantizar la integridad, entendida como un comportamiento ético, transparente y responsable con sus accionistas, sus empleados y los distintos agentes afectados por su actividad. Dicho valor es fundamental para asegurar la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo alineado con la estrategia de la compañía, y para reforzar la confianza que los accionistas y los distintos grupos de interés tienen depositada en ella.

De acuerdo con la legislación mercantil, el Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC) forma parte de este Informe de Gestión, y ha sido formulado por el Consejo de Administración y comunicado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores. El IAGC detalla todos los componentes del Gobierno Corporativo de Ferrovial y es accesible desde www.ferrovial.com.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se resumen los elementos más destacables del gobierno corporativo de Ferrovial.

ÉTICA Y TRANSPARENCIA

Durante 2016, cabe destacar los siguientes avances en materia de buen gobierno:

- Actualización por el Consejo de Administración del modelo de cumplimiento de Ferrovial:
 - Aprobación de una nueva Política de Cumplimiento.
 - Actualización de la Política Anticorrupción.
 - Revisión del Modelo de Prevención de Delitos, con objeto de adaptar su contenido a la regulación sobre la responsabilidad penal de las personas jurídicas contenida en el Código Penal español.
 - Modificación de la Política en Materia de Control y Gestión de Riesgos, para recoger lo expuesto en las recomendaciones 43 y 44 del Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas.
- Modificación por el Consejo de Administración del Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores (RIC), con el fin de adaptar su contenido al Reglamento (UE) nº 596/2014, sobre el abuso de mercado, y a sus normas de desarrollo*.
- Aprobación por el Consejo de Administración de la Política de comunicación y contactos con accionistas, inversores, asesores de voto y agencias de calificación crediticia*, para dar cumplimiento a la recomendación 4 del Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas.
- Aprobación de un Procedimiento corporativo sobre gastos de representación.

* Disponible en la página web www.ferrovial.com

GOBIERNO CORPORATIVO

Gobierno Corporativo
Retribuciones
Consejo de Administración
Comité de Dirección

- Aprobación de un Procedimiento corporativo de contratación de personas y empresas vinculadas a empleados.
- Actualización del Procedimiento corporativo del buzón de denuncias.
- Modificación del Procedimiento interno para la contratación de auditorías externas y otros trabajos con auditores externos, para adaptar su texto a la nueva Ley de Auditoría de Cuentas.
- Modificación de los contratos con los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad, para incluir en ellos una cláusula de recobro (*clawback*) de su retribución variable en los casos en que su pago se haya realizado atendiendo a datos total o parcialmente inexactos.
- Publicación en la página web, con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas, del Informe sobre la independencia del auditor de cuentas formulado por la Comisión de Auditoría y Control, dando cumplimiento al artículo 21 II f) del Reglamento del Consejo de Administración (recomendación 6.a) del Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas.

CODIGO DE ÉTICA EMPRESARIAL

Ferrovial dispone de un Código de Ética Empresarial* actualizado en 2014, aplicable a todas las empresas del grupo y a sus administradores, empleados y directivos en el ejercicio de sus actividades, y que incluye un compromiso específico con el cumplimiento de las leyes aplicables. De él puede destacarse:

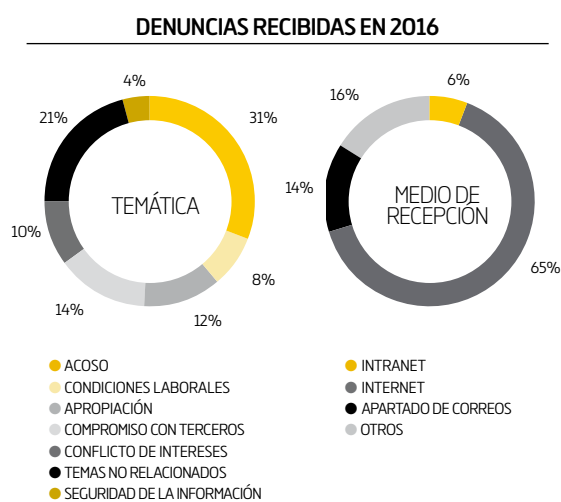
- **Relación con las Administraciones:** Ferrovial se compromete a mantener una comunicación abierta y honesta en sus relaciones con las administraciones públicas.
- **Leyes Anticorrupción:** la compañía exige el cumplimiento de todas las leyes aplicables que prohíben el cohecho o cualquier otra forma de corrupción. Esta exigencia se ve reforzada por la Política Anticorrupción que aprobó la compañía en 2014 y que ha sido actualizada en 2016.
- **Uso de información privilegiada:** quien posea información de carácter concreto y no pública que, de publicarse, pudiera influir de manera apreciable sobre el precio de los valores de Ferrovial (o de otro emisor al que se refiera tal información privilegiada) deberá cumplir estrictamente lo establecido en la normativa aplicable, no pudiendo en especial: intentar realizar o realizar cualquier tipo de operación, por cuenta propia o ajena, directa o indirectamente, sobre dichos títulos; recomendar o inducir a terceros a la realización de esas operaciones; comunicar a terceros dicha información, salvo en el ejercicio normal de su trabajo, profesión o funciones.
- **Leyes contra el blanqueo de capitales:** los empleados deberán cumplir todas las leyes contra el blanqueo de capitales, mantener negocios con socios de buena reputación y recibir fondos solo de fuentes legítimas.
- **Competencia leal:** Ferrovial proscribire 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. En 2014, el Consejo de Administración de Ferrovial aprobó una Política corporativa en materia de competencia.

- **Precisión en libros y registros:** las filiales de Ferrovial en todo el mundo deben tener implantadas prácticas contables que contribuyan a garantizar la precisión de sus libros y registros. Ferrovial cuenta desde 2015 con un procedimiento organizativo soportado por una aplicación informática dirigida a garantizar la fiabilidad de la información financiera y monitorizar su funcionamiento eficiente.

CANAL ÉTICO DE DENUNCIAS

Ferrovial cuenta con un Canal de Denuncias creado en 2009 como complemento a otros canales internos y para procurar el cumplimiento del Código de Ética Empresarial, los procedimientos y los protocolos internos facilitando la denuncia de irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad. Este canal es de acceso público a través de la página web y permite realizar comunicaciones de forma confidencial, sean anónimas o nominativas.

Además, se ha habilitado un Apartado de Correos para efectuar dichas comunicaciones. En 2016 se han recibido 51 denuncias, de las cuales 23 son anónimas y 28 nominativas.



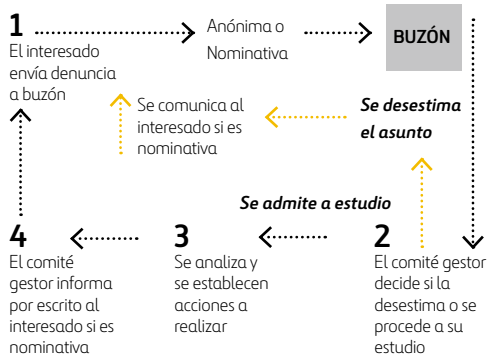
Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor del Buzón de Denuncias, compuesto por el Director de Auditoría Interna y la Directora General de Recursos Humanos. El Comité se reúne regularmente, salvo el caso en que se reciba una comunicación que, por su contenido, aconseje iniciar acciones inmediatas.

Ferrovial cuenta también con un Procedimiento corporativo para la protección de su patrimonio y la prevención del fraude, actualizado en 2012, con el objetivo de evitar cualquier conducta contraria a la legalidad y que pudiera perjudicar a la compañía.

GOBIERNO CORPORATIVO: NOVEDADES

- Modificación de los Estatutos Sociales para, entre otros objetivos, adaptar su contenido a la modificación de la Ley de Sociedades de Capital operada por la nueva Ley de Auditoría de Cuentas.

FUNCIONAMIENTO DEL CANAL ÉTICO DE DENUNCIAS



- Cumplimiento, total o parcial, de la mayoría (56 de 59) de las recomendaciones aplicables del Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas.
- Nombramiento de Philip Bowman como Consejero Independiente.
- Formulación por la Comisión de Nombramientos y Retribuciones y publicación en la página web, con ocasión de la celebración de la Junta General Ordinaria de Accionistas, de un informe sobre las necesidades del Consejo de Administración en cuanto a su composición.*
- En 2016, también cabe destacar la aprobación de otras políticas corporativas:
 - Política de remuneraciones de los Consejeros*, aprobada por la Junta General Ordinaria de Accionistas.
 - Política de remuneraciones de la alta dirección.
 - Política de autocartera, incluida en el Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores*, para incorporar los criterios que la CNMV recomienda observar a las sociedades emisoras en su operativa discrecional de autocartera.

ÓRGANOS DE GOBIERNO

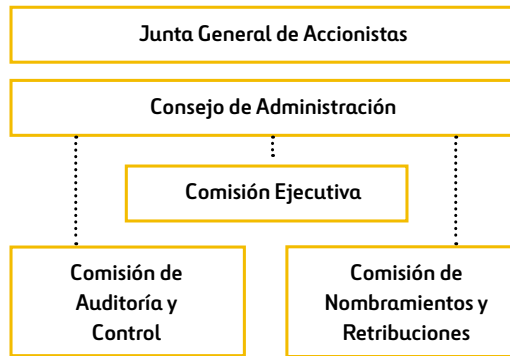
El funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones de la compañía se describe con detalle en el IAGC, destacando las funciones de la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración como máximos órganos de gobierno de la compañía.

Ferrovial respeta los principios de las mejores prácticas nacionales e internacionales en materia de buen gobierno, adaptados a la naturaleza, estructura y evolución de la compañía.

Consejo de Administración

Desempeña sus funciones con unidad de propósito e independencia de criterio, dispensa el mismo trato a todos los accionistas que se hallen en la misma posición, y se guía por el interés social, entendido como la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo, que promueva la continuidad y la maximización del valor económico de la empresa. Durante el ejercicio 2016 ha celebrado un total de 8 sesiones, con una duración media de 5 horas y 20 minutos por reunión y una asistencia del 98,82%.

ESTRUCTURA DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO



Asuntos tratados en el Consejo de Administración en 2016

Cada año, y a propuesta de su Presidente el Consejo de Administración elabora un programa de fechas y asuntos a tratar en cada una de las sesiones previstas para el ejercicio siguiente, sin perjuicio de otras cuestiones que puedan surgir a lo largo del año. A continuación se detallan los principales asuntos tratados en las reuniones del Consejo celebradas en 2016.

Comisión Ejecutiva

Tiene delegadas todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente.

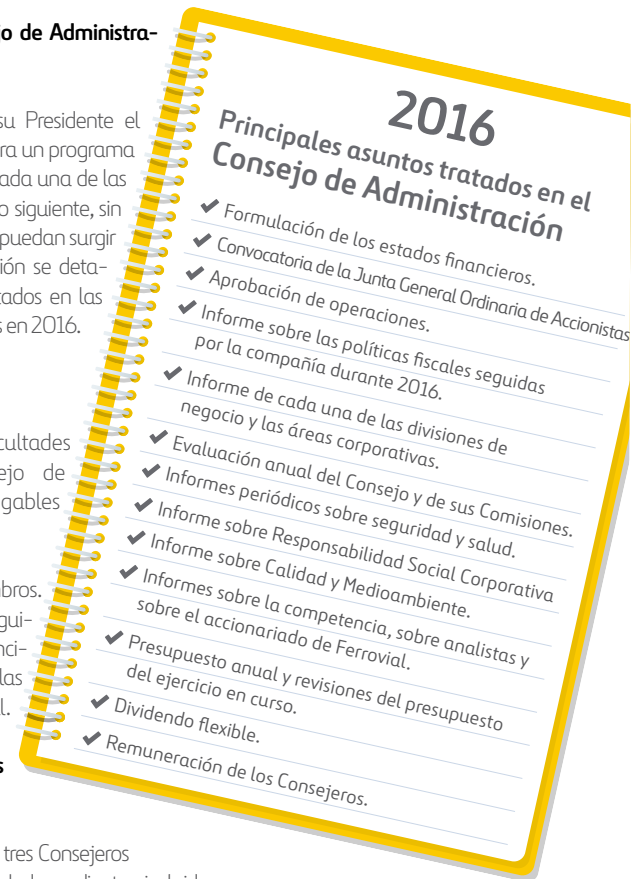
Está compuesta por siete miembros. Entre otras cuestiones, da seguimiento a la evolución de los principales indicadores de negocio y a las operaciones en curso de Ferrovial.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

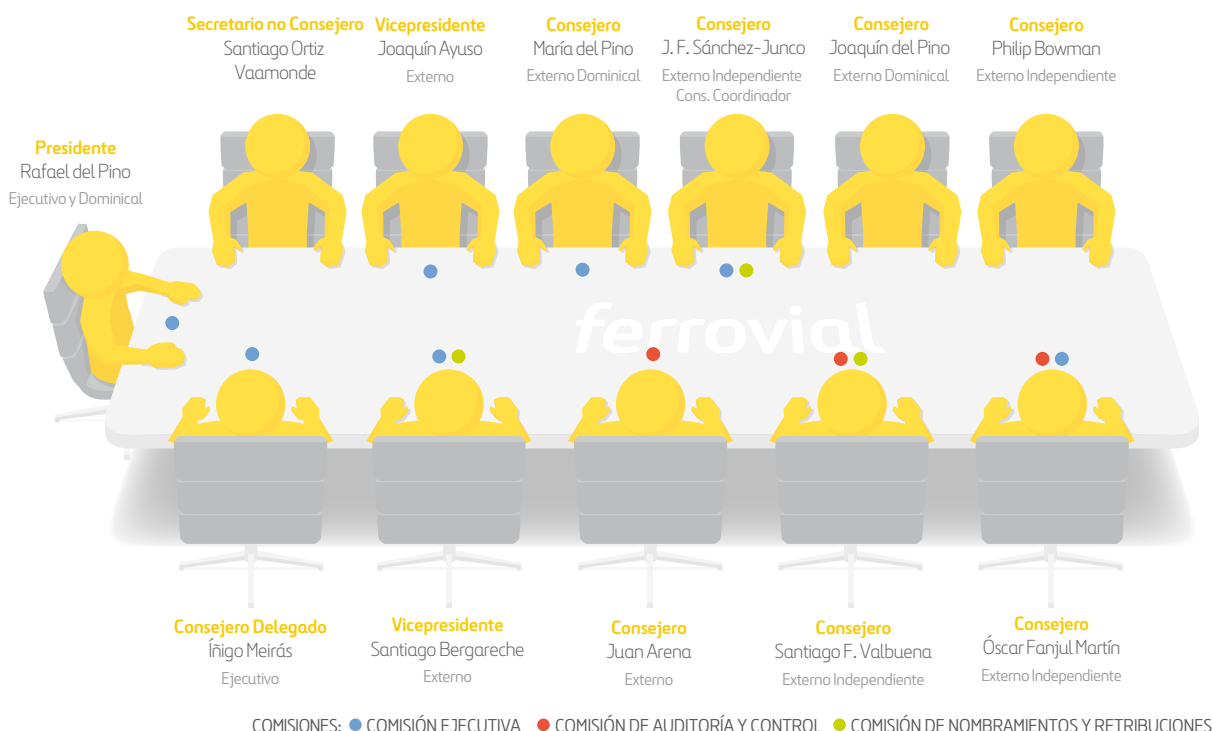
La Comisión está compuesta por tres Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de ellos Independientes, incluido su Presidente.

A continuación se describen sus principales funciones, distintas de las atribuidas por ley, que suponen la adopción de recomendaciones del Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas:

- Proponer las condiciones básicas de los contratos de la Alta Dirección.
- Asegurar que los Consejeros No Ejecutivos tienen suficiente disponibilidad de tiempo para el correcto desarrollo de sus funciones.
- Comprobar la observancia de la política retributiva establecida por la Sociedad.



* Disponible en la página web www.ferrovial.com



- 12**
miembros
(1 vacante)
- 30%**
objetivo de representación
femenina en Consejo en 2020
- 1**
Lead Director (Cons. Coordinador)
- 2**
años consecutivos de
evaluación externa del Consejo
- 3 años**
reelección de los Consejeros
- 31,39%**
derechos de voto en poder
del Consejo de Administración

- Verificar la información sobre remuneraciones de los Consejeros y altos directivos contenida en los distintos documentos corporativos, incluido el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.
- Velar por que los eventuales conflictos de interés no perjudiquen la independencia del asesoramiento prestado a la Comisión.

Las actividades que la Comisión ha llevado a cabo durante las cinco sesiones celebradas en 2016 se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento*

Comisión de Auditoría y Control

La Comisión está compuesta por tres Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de ellos Independientes, incluido su Presidente. Todos ellos se nombraron teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o gestión de riesgos.

A continuación se describen las principales funciones, distintas de las atribuidas por ley, que suponen la adopción de recomendaciones del Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas:

- Supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera preceptiva y velar por que el Consejo procure presentar las cuentas a la Junta General sin limitaciones ni salvedades en el informe de auditoría.

- Supervisar la eficacia del sistema de control interno de la información financiera.
- Asegurar que la Sociedad y el auditor de cuentas respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos de la auditoría, los límites a la concentración de negocio del auditor y, en general, las demás normas sobre independencia del auditor de cuentas.
- Velar por que la retribución del auditor de cuentas no comprometa su calidad ni independencia.
- Recibir información periódica sobre las actividades de la Dirección de Auditoría Interna.
- Velar por la independencia de la Dirección de Auditoría Interna.
- Establecer y supervisar un sistema que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y, si resulta posible y se considera apropiado, anónima, irregularidades de potencial trascendencia, especialmente financieras y contables, que se adviertan en el seno de Ferrovial.
- Supervisar el cumplimiento de la normativa interna de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores, y hacer propuestas para su mejora.
- Coordinar el proceso de reporte de la información no financiera, conforme a la normativa aplicable y a los estándares internacionales de referencia.

Las actividades que la Comisión ha llevado a cabo durante las cinco sesiones celebradas en 2016 se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento*.

* Disponible en la página web www.ferrovial.com

RETRIBUCIONES

COMPOSICIÓN DE LA REMUNERACIÓN DEL PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO

13%
FIJO

20%
VARIABLE

67%
INCENTIVO A LARGO PLAZO

(Incluye Performance Shares y Stock Options)

La retribución del Consejo de Administración de Ferrovial se determina en base a las mejores prácticas del mercado, apoyándose en estudios retributivos elaborados por asesores externos, en la normativa interna y en la normativa legal aplicable

REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EJECUTIVOS

Componentes fijos

La retribución fija de los Consejeros Ejecutivos se determina atendiendo a las referencias de mercado de un grupo de comparación de 24 empresas tanto nacionales como internacionales de sus mercados de referencia.

Componentes variables

Solo los Consejeros Ejecutivos tienen atribuidos elementos de componente variable en la remuneración. Está compuesta por una Remuneración Variable Anual y por Planes de Incentivo a Largo Plazo.

a) Remuneración Variable Anual

Está vinculada al desempeño individual y a la consecución de objetivos económico financieros, industriales y operativos concretos, predeterminados, cuantificables y alineados con el interés social y contemplados en los Planes Estratégicos. Pueden ser objetivos cuantitativos o cualitativos.

Los objetivos cuantitativos tienen un peso, para el 2016, del 50% sobre el total de la remuneración variable para el Presidente y del 60% para el Consejero Delegado. Son los siguientes:

- 45% Resultado Neto.
- 40% Flujo de Caja.
- 15% Grado de cumplimiento de las iniciativas derivadas del Plan Estratégico.

Los objetivos cualitativos determinan el resto de la Remuneración Variable Anual, constituyendo, para el 2016, el 50% para el Presidente y 40% para el Consejero Delegado. Para el Presidente se evalúan los resultados del Grupo en su conjunto, mientras que para el Consejero Delegado se tienen en cuenta los siguientes objetivos:

- Valoración global de los resultados en el año de referencia.
- Adecuación y seguimiento de los procedimientos vinculados a la asunción de riesgos controlados.
- Mejoras relativas a Seguridad y Salud de los empleados, medido a través del ratio de accidentes.
- Desarrollo de equipos profesionales que garanticen la estabilidad en la gestión y consecución de los objetivos estratégicos.
- Innovación y Responsabilidad Social Corporativa.

El importe objetivo de la retribución variable anual de los Consejeros Ejecutivos, es decir, aquella que se corresponde con un nivel de consecución estándar de los objetivos, es equivalente a un 125% de la Retribución Fija tanto para el Presidente como para el Consejero Delegado. Los objetivos cuantitativos tienen asociada una escala que permite recompensar el sobrecumplimiento de objetivos hasta un límite, por lo que la retribución variable anual puede alcanzar hasta un 225% de la Retribución Fija para los Consejeros Ejecutivos.

PRINCIPIOS Y CRITERIOS

- Creación de valor a largo plazo, alineando los sistemas retributivos con el Plan Estratégico.
- Atracción y retención de los mejores profesionales.
- Competitividad externa en la fijación de las remuneraciones.
- Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad.
- Logro de objetivos de acuerdo con la Política de Gestión de Riesgos.
- Mantenimiento de un equilibrio razonable entre los distintos componentes de la retribución fija (corto plazo) y variable (anual y largo plazo).
- Transparencia.

| Retribuciones Consejeros Ejecutivos (miles de €) | Retribuciones | | Planes vinculados a acciones ⁽¹⁾⁽²⁾ | Otros ⁽³⁾ | Total 2016 |
|--|---------------|--------------|--|----------------------|---------------|
| | Fija | Variable | | | |
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | 1.455 | 2.261 | 11.301 | 8 | 15.025 |
| Joaquín Ayuso García ⁽⁴⁾ | 0 | 0 | 1.616 | 36 | 1.652 |
| Íñigo Meirás Amusco | 1.200 | 1.872 | 2.088 | 4 | 5.164 |
| TOTAL | 2.655 | 4.133 | 15.005 | 48 | 21.841 |

(1) En marzo de 2016, habiéndose cumplido las métricas acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2013, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 15/03/2016.

(2) El nº de opciones sobre acciones del Plan 2008 ejercidas por Íñigo Meirás asciende a 20.000, y 1.179.600 por parte de Rafael del Pino, habiendo finalizado el mismo con este ejercicio. Al igual que en todos los planes de opciones o referenciados al valor de la acción otorgados por Ferrovial desde el año 2000, el Presidente Ejecutivo ha ejercido su derecho de opción en el último trimestre anterior al vencimiento del Plan.

(3) Primas seguro de vida/Consejos en otras sociedades filiales.

(4) El nº de opciones ejercidas por Joaquín Ayuso asciende a 200.000. Este Plan de opciones sobre acciones le fue otorgado en 2008 cuando desempeñaba el puesto de Consejero Ejecutivo.

b) Planes de Incentivo a Largo Plazo

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en planes de entrega de acciones. Se estructuran en ciclos plurianuales (actualmente de 3 años) solapados, realizándose asignaciones de unidades cada año, que se convierten en acciones al cabo del final del ciclo (actualmente 3 años).

Para el plan vigente (periodo 2016 – 2018), se determinan con el peso relativo de las siguientes métricas:

- 70% en función del Resultado Bruto de Explotación (RBE⁽¹⁾) sobre Activos Netos Productivos⁽²⁾.
- 30% en base al Retorno Total para el Accionista (RTA), en comparación con un grupo de compañías.

En el caso del RBE/Activos netos productivos se conseguirá el máximo del incentivo, para el otorgamiento de 2016, si la media de este ratio al final del ciclo de tres años supera el 10,5%, no retribuyéndose por debajo del 9%.

Para el RTA se conseguirá el máximo del incentivo, para el otorgamiento de 2016, si al cabo de los tres años la situación de Ferrovial respecto al grupo de comparación se encuentra entre los 5 primeros lugares, no retribuyéndose por debajo de la mediana de dicho grupo.

ESCALAS DE CUMPLIMIENTO PLANES DE INCENTIVO A LARGO PLAZO (OTORGAMIENTO 2016)

| | Máximo | Mínimo |
|---|-------------------------|---------------------------|
| RBE⁽¹⁾/ Activos netos⁽²⁾ | ≥10,5% | < 9% |
| RTA | Posiciones 1 a 5 | Posiciones 11 a 18 |

(1). Se considerará como Resultado Bruto de Explotación consolidado, el resultado de explotación, antes de amortización, añadiendo al mismo el resultado bruto de explotación de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia en los estados financieros consolidados, en aquel porcentaje de participación que sobre las mismas se ostente.

(2). Activos Netos Productivos, se considerará como tales, el importe total de los activos que figuran en el balance consolidado de la Sociedad, excluyendo los activos asignables a proyectos en fase de construcción no remunerados. Al resultado se añadirá el valor correspondiente a la parte proporcional de los Activos Netos Productivos de las sociedades integradas por puesta en equivalencia, exceptuando en todo caso la parte correspondiente a la revalorización de sociedades derivada de procesos de desinversión con pérdida de control.

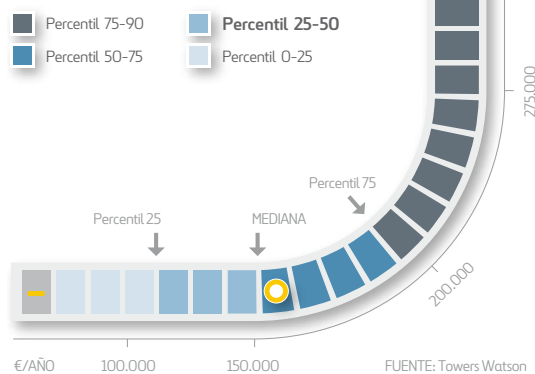
REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS NO EJECUTIVOS

La retribución de los Consejeros No Ejecutivos viene determinada por una asignación (fija más complementaria) y dietas.

La normativa interna de Ferrovial establece que la retribución de los Consejeros Externos será la necesaria para remunerar convenientemente la responsabilidad y la dedicación

REMUNERACIÓN MEDIA DE LOS CONSEJEROS EN SU CONDICIÓN DE TALES

EN SU CONDICIÓN DE TALES



que el cargo exija, sin comprometer su independencia.

Las fórmulas retributivas consistentes en la entrega de acciones, opciones, instrumentos referenciados al valor de la acción o vinculados al rendimiento de la Sociedad se limitarán a los Consejeros Ejecutivos.

NORMATIVA INTERNA

Durante 2016, en relación con la normativa interna asociada a la remuneración del Consejo destacan las siguientes novedades:

- Aprobación, por parte de la Junta General de Accionistas, de la Política de Remuneraciones de los Consejeros.
- Adopción de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de la CNMV.
- Inclusión para los Consejeros Ejecutivos de una cláusula de recobro (*clawback*) de su retribución variable en caso de que su pago se hubiera realizado con datos inexactos y una Política de tenencia de acciones.

Más información disponible sobre la remuneración de Consejo de Administración y la Alta Dirección, y sobre la política de remuneraciones en la página web de Ferrovial: www.ferrovial.com

| Retribuciones de la Alta Dirección (miles de €) | 2016 |
|---|---------------|
| Retribución fija | 5.094 |
| Retribución variable | 4.994 |
| Planes vinculados a acciones | 7.751 |
| Otros (*) | 46 |
| TOTAL | 17.885 |

(*) Primas seguro de vida/Consejos en otras filiales.

RETRIBUCIÓN VARIABLE CONSEJEROS EJECUTIVOS

125%

RETRIBUCIÓN VARIABLE TARGET

225%

RETRIBUCIÓN VARIABLE MÁXIMA

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente

Rafael del Pino ■

Ejecutivo y Dominical

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid, 1981); MBA, MIT Sloan School of Management (1986). Presidente de Ferrovial desde 2000 y Consejero Delegado desde 1992. Presidente de Cintra entre 1998 y 2009. Miembro de MIT Corporation, del International Advisory Board de IESE, del MIT Energy Initiative's External Advisory Board y el MIT Sloan European Advisory Board. También forma parte del Harvard Business School European Advisory Board. Además es miembro de la Real Academia de Ingeniería. Ha sido Consejero de Zurich Insurance Group, Banesto y Uralita.

Vicepresidentes

Santiago Bergareche ■■

Externo

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho (Universidad Comercial de Deusto). Vicepresidente primero de Ferrovial y miembro del Consejo de Administración desde 1999. Se incorporó en 1995 como Presidente de Agroman. En febrero 1999, tras la fusión de Ferrovial y Agroman, fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial. Presidente de Vocento; Vicepresidente de Alantra Partners; Consejero de Maxam Corp Holding y de Deusto Business School; Patrono de la Fundación Casa Ducal de Medinaceli. Ha sido Director General de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA); Presidente de Metrovacesa y de Cepsa.

Joaquín Ayuso ■

Externo

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid). Vicepresidente 2º de Ferrovial y miembro de su Consejo de Administración desde 2002. Presidente del Consejo de Administración de Autopista del Sol. Se incorporó a Ferrovial en 1982. Director General de Construcción desde 1992. Consejero Delegado de Ferrovial Agroman (1999-2002), Consejero Delegado de Ferrovial (2009-2012), Vicepresidente ejecutivo de Ferrovial (2009-2012) y Vicepresidente de Cintra (2002-2009). Ha sido Consejero de BAA, Budimex y 407 ETR. Consejero de Bankia, de National Express Group y de Hispania Activos Inmobiliarios. Miembro de los Consejos Asesores del Instituto "Benjamin Franklin" de la Universidad de Alcalá de Henares, de TRANSYT y de A.T. Kearney para España, así como de la Junta Directiva del Círculo de Empresarios.

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

Juan Arena ■

Externo

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 Laboratorios Almirall y Meliá Hotels International; Presidente del Consejo Asesor de Consulnor y del Consejo Profesional de ESADE; miembro del Consejo Asesor Internacional de Everis y de los Consejos Asesores de Marsh y Panda; Consejero de Deusto Business School y miembro del World Advisory Board de Harvard Business School; miembro del Comité Ejecutivo de la Fundación SERES. Ha sido Consejero Delegado y Presidente de Bankinter; Consejero de UBS España, TPI, Everis, Panda, Dinamia y Prisa; miembro del Patronato de ESADE y del Consejo Asesor de Spencer Stuart; Profesor en Harvard Business School y en IESE.

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. Presidenta / Vicepresidenta del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.L.U. de forma rotatoria. Miembro del Patronato Princesa de Asturias. Patrono de la Fundación Codespa. Ha sido miembro del Consejo Rector de la Asociación para el Progreso de la Dirección y de la Fundación Científica de la Asociación Española contra el Cáncer.

Santiago Fernández Valbuena ■■

Externo Independiente

Licenciado en Económicas (Universidad Complutense de Madrid) y Doctor (PhD) y Máster in Economics por la Northeastern University de Boston. Consejero de Ferrovial desde 2008. Vicepresidente de EBN Banco de Negocios. Ha sido Presidente de Telefónica Latinoamérica; Consejero y 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 ■■

Externo Independiente

Consejero Coordinador Ingeniero Industrial (Universidad Politécnica de Barcelona). Graduado ISMP en Harvard Busi-

ness School. Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado. Consejero de Ferrovial desde 2009. Consejero de Cintra entre 2004 y 2009. Presidente Ejecutivo de Grupo Maxam. Ha sido Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía.

Joaquín del Pino

Externo Dominical

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales; MBA por el IESE. Consejero de Ferrovial desde 2015 (y representante del Consejero Karlov, S.L. desde 2010, reelegido en 2013). Presidente / Vicepresidente del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.L.U. de forma rotatoria; representante persona física de Soziancor, S.L.U.; Presidente del Consejo de Administración Pactio Gestión, SGIC, S.A.U.; y Patrono de las Fundaciones Rafael del Pino y Plan España. Ha sido Consejero de Banco Pastor.

Óscar Fanjul Martín ■■

Externo Independiente

Catedrático de Teoría Económica en excelencia. Consejero de Ferrovial desde 2015. Vicepresidente de Omega Capital. Consejero de Lafarge Holcim y Marsh & McLennan Companies; Patrono de la Fundación de Amigos del Museo del Prado, del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Banco de España) y del Aspen Institute (España). Ha sido Presidente fundador y Consejero Delegado de Repsol, Presidente de Hidroeléctrica del Cantábrico, Presidente no ejecutivo de NH Hoteles y de Deoleo; Consejero de Acerinox, Unilever, BBVA, London Stock Exchange y Areva.

Philip Bowman

Externo Independiente

Licenciado con honores en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Máster en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; miembro del Institute of Chartered Accountants in England & Wales. Consejero de Ferrovial desde 2016. Presidente no Ejecutivo de The Miller Home Group (UK) Ltd. y de Majid Al Futtaim Properties LLC; Senior Independent Director de Burberry Group; Consejero de Better Capital. Ha sido Presidente de Coral Eurobet y Liberty; Consejero Delegado de Smiths Group, Scottish Power y Allied Domecq; Consejero de Berry Bros. & Rudd, Scottish & Newcastle Group, Bass, British Sky Broadcasting Group y Coles Myer.

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 Ramon y Cajal; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

COMITÉ DE DIRECCIÓN



1. Íñigo Meirás
Consejero Delegado

Licenciado en Derecho y MBA por el Instituto de Empresa. Fue Director General de Autopista del Sol y Director de Autopistas de Cintra. Como Director General y Consejero Delegado lideró la expansión de Ferrovial Servicios. En 2007 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos. Ha trabajado anteriormente en el Grupo Holcim y en el Grupo Carrefour.

2. María Dionis
Directora General de Recursos Humanos

Licenciada en Psicología (Universidad Complutense de Madrid) y Máster en Dirección de RR.HH (Universidad de Maryland). Trabajó en Andersen Consulting, Watson Wyatt, Soluziona y Getronics Iberia. En Ferrovial fue Directora de Desarrollo de RRHH y posteriormente asumió la Dirección de RRHH y Comunicación del negocio de Servicios.

3. Alejandro de la Joya
Consejero Delegado de Ferrovial Agroman

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Desarrolló su carrera profesional en España, Marruecos, Italia, Portugal y posteriormente en Polonia (Budimex). Fue Director de Exterior y desde 2007 ocupó la posición de Director de Construcción Internacional.

4. Enrique Díaz-Rato
Consejero Delegado de Cintra

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Licenciado en Ciencias Económicas y Máster en Dirección de Empresas (EOI). Fue Gerente General de

Cintra Chile, Director General de la Autopista 407 ETR en Toronto (Canadá), y Director de Autopistas para Estados Unidos, Canadá, Chile e Irlanda.

5. Alvaro Echániz
Consejero Delegado de Ferrovial FISA (División Inmobiliaria)

Licenciado en Ciencias Empresariales. Fue Director Económico Financiero de Ferrovial Agroman y Director Económico Financiero de Cintra. Tras sus inicios en la consultora Arthur Andersen ocupó distintos cargos en el Banco de Vitoria y en Banesto.

6. Federico Flórez
Director General de Sistemas de Información e Innovación (CIIO)

Ingeniero Naval, Máster en Dirección de empresas y Dirección de informática, PAD (IESE), Advanced Management Program (INSEAD). Diplomado en diferentes cursos de Alta Dirección en Harvard, MIT y Cranfield. Desarrolló su carrera profesional en empresas como IBM, Alcatel y Telefónica y CIO en el Banco de España.

7. Jorge Gil
Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho (ICADE). Inició su carrera profesional en The Chase Manhattan Bank en las áreas de Corporate Finance y M&A. Fue Director de Desarrollo Corporativo y de Negocio, Consejero de la 407 ETR, Chicago Skyway e Indiana Toll Road y Director de Financiación y Mercados de Capitales de Ferrovial.

8. Ernesto López Mozo
Director General Económico-Financiero

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid) y MBA por The Wharton School (Universidad de Pensilvania). Ocupó diversos cargos directivos en el Grupo Telefónica, JP Morgan y Banco Santander.

9. Santiago Olivares
Consejero Delegado de Ferrovial Servicios

Ingeniero industrial (ICAI) y MBA (MIT). Fue Director de Desarrollo de negocio de Servicios y Director del área internacional de esta división. Previo a su incorporación a Ferrovial, trabajó en McKinsey & Co.

10. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario General

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 Ramon y Cajal; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

11. María Teresa Pulido
Directora de Estrategia Corporativa

Licenciada en Economía (Universidad de Columbia) y MBA. Desarrolló su carrera profesional en McKinsey, Citigroup, Deutsche Bank y Bankers Trust. Forma parte del MIT Sloan EMSAEB Board.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE EN 2017

En consonancia con la estrategia y las oportunidades y riesgos analizados en el Capítulo 1.2 de este Informe, Ferrovial elabora una previsión acerca de la evolución de sus actividades en el año 2017 relativa a cada área de negocio.

AUTOPISTAS

El comportamiento previsible de las autopistas en operación durante 2017 dependerá de la evolución macroeconómica en los países o Estados en los que están localizados los activos y de su impacto sobre los volúmenes de tráfico e ingresos. La compañía continuará focalizando sus esfuerzos en maximizar los ingresos dentro del marco permitido por los derechos de concesión, así como en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales al menor coste.

En la rotación de activos maduros destacará el cierre de los acuerdos de venta parcial de las autopistas Norte Litoral y Vía do Infante, en Portugal, pendientes de aprobaciones administrativas.

En 2017 está previsto cerrar la financiación y comenzar las obras de la autopista I-66, en Virginia (EE.UU.), adjudicada recientemente, y continuar con las obras de varios proyectos en fase de construcción: 407 Extension II, en Canadá; I-77, en Carolina del Norte, EE.UU.; Toowoomba, en Australia; Ruta del Cacao, en Colombia; y D4R7, en Eslovaquia. No está prevista la entrada en operación de ninguno de estos proyectos en 2017.

Además, Cintra continuará su actividad de licitación en los países objetivo de la compañía (Norte América, Europa, Australia, Nueva Zelanda, Colombia, Chile y Perú, enfocándose, prioritariamente, en proyectos greenfield complejos, dado su elevado potencial de creación de valor.

SERVICIOS

La evolución previsible de la situación en los mercados en los que opera Ferrovial Servicios difiere dependiendo de los países y del tipo de cliente. Es por ello que posibles factores macroeconómicos negativos pueden verse compensados por mejoras en determinados clientes, especialmente en el sector privado, y viceversa.

- **Reino Unido:** la incertidumbre en el mercado tras la victoria del *Brexit* en el referéndum de junio 2016 ha producido un impacto negativo en la economía británica, que ha contribuido a reducciones adicionales en gasto en varios clientes, fundamentalmente en el ámbito de las Administraciones Públicas. El crecimiento del PIB previsto para 2017 será del 1,4% (2,1% estimado para 2016). Como aspecto positivo, el anuncio del Gobierno de aumentar el gasto en infraestructuras en 23.000 millones de libras adicionales (hasta los 170.000 millones de libras) en los próximos 5 años debería generar nuevas oportunidades de negocio para Amey, en particular en la prestación de servicios de *'Asset management'*. Asimismo, la sentencia a favor de Amey en el pleito con el ayuntamiento de Birmingham supone un primer paso en la normalización de las relaciones entre las dos partes y la redefinición del modo de relación para los próximos 19 años.
- **España:** tras la formación del nuevo Gobierno y después de un año de ralentización en las licitaciones, se empieza a vislumbrar una mayor voluntad política para promover proyectos de mayor envergadura en los distintos niveles de la Administración. Además, la buena evolución del PIB esperada para 2017 permite ser moderadamente optimistas en lo que se refiere a las operaciones de la compañía con clientes privados.

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

- **Australia:** la economía continua mostrando un crecimiento sólido y un mayor peso del sector servicios frente a los recursos minerales. Para Ferrovial Servicios, el impulso en nuevas infraestructuras y el gasto público debería compensar, en parte, la incertidumbre existente sobre los sectores del gas y del petróleo y la menor contribución prevista de los contratos de inmigración, que terminan en octubre de 2017.
- **Otros mercados:** se esperan sólidos crecimientos de ventas en Portugal y en Polonia, así como en Chile, a pesar de los bajos precios del cobre y la incertidumbre política en año de elecciones. En Catar, los precios del gas siguen sin recuperarse, lo que se traduce en presiones para los clientes que son trasladados a las empresas suministradoras. Finalmente, en EE.UU. el escenario macroeconómico es bueno y debería repercutir positivamente en los negocios de mantenimiento de carreteras y gas y petróleo, si bien la nueva situación política plantea incertidumbres especialmente en lo que se refiere a los aspectos regulatorios.

CONSTRUCCIÓN

Durante 2017 se espera un positivo crecimiento de la cifra de ingresos de Construcción gracias a la ejecución de proyectos internacionales, que compensarán una nueva reducción de la actividad en España.

- **Norteamérica:** tras las elecciones presidenciales de EE.UU. se prevé un fuerte incremento de la inversión en transporte, especialmente en proyectos con financiación privada en los que Cintra y Ferrovial Agroman son líderes del mercado. Esta tendencia, la aprobación del plan de financiación federal *Fast Act* y la creciente aportación presupuestaria de los Estados a sus Departamentos de Servicios de Transporte (*Departments of Transportation o DOT*), dará continuidad a adjudicaciones recientes como el California HSR Package 4, la I-66 de Virginia o la US-175 Dallas Country, y otros grandes proyectos en ejecución como las autopistas NTE Extension en Texas, I-285 en Georgia o la I-77 en Carolina del Norte.
- **Polonia:** a pesar del retraso en la licitación de contratos asociados al marco de Fondos Europeos 2014-20, y que ha sido retomada por el nuevo Gobierno en la segunda mitad de 2016, se espera un ligero crecimiento de la facturación en 2017 gracias a relevantes adjudicaciones como la circunvalación de Olsztyn, los primeros proyectos de diseño y construcción de ferrocarril, y la ejecución de proyectos en el sector industrial.
- **Reino Unido:** a pesar de la aparición de riesgos derivados del *Brexit* (divisa, precio, recursos humanos, etc.), se concreta la voluntad política de ejecutar grandes obras del plan de infraestructuras, como refleja la adjudicación a Ferrovial Agroman de los trabajos preliminares ferroviarios de la *Central Section* del HS2, que unirá Londres y Birmingham. En 2017 se proseguirá la ejecución de otras grandes obras como la ampliación de la *Northern Line* del Metro de Londres y el *Thames Tideway Tunnel*.

- **Australia:** tras el refuerzo de la posición en el país con varias adjudicaciones relevantes de Ferrovial Agroman y la compra de Broadpectrum por Ferrovial Servicios, en 2017 se continuará con la ejecución de la autopista de Toowoomba comenzada a mediados de 2016, y con la de otros grandes contratos en cartera como la autopista de *Warrell Creek* hasta *Nambucca Heads* o *Northern Beaches*, así como el Puente del *Clarence River Crossing* en NSW adjudicado en 2016. Se mantiene el fuerte *pipeline* de proyectos a licitar a corto y medio plazo, tanto en Australia como en Nueva Zelanda, con especial relevancia para los proyectos que incluyen tunelación.
- **España:** en 2017 se prevé una reducción de la actividad por el estancamiento en obra pública, a expensas de nuevas decisiones y actuaciones tras la formación del nuevo Gobierno, manteniéndose la elevada competencia de años anteriores, siendo el único aspecto positivo una incipiente reactivación de la edificación privada. El enfoque de contratación se mantendrá selectivo, priorizando la rentabilidad sobre el volumen de ventas.

- **Otros mercados:** de acuerdo con la estrategia marcada, se continúa analizando la licitación de proyectos en regiones con presencia estable como América Latina (Chile, Colombia, Brasil o Perú), así como en otros países de forma selectiva con oportunidades puntuales. En 2016 se produjeron las adjudicaciones de la autopista D4R7 en Eslovaquia y la carretera *Al Bustan Street* en Catar.

AEROPUERTOS

Ferrovial Aeropuertos focalizará gran parte de sus esfuerzos en sus activos:

- Heathrow para conseguir la aprobación de la *“National Policy Statement”* para la construcción de la tercera pista, que debe ser aprobada en el Parlamento británico, colaborando con los diferentes grupos de interés (aerolíneas, regulador, y comunidades) en este proyecto de contribución tan decisiva para la economía británica.
- AGS, en el crecimiento de pasajeros por nuevas rutas e ingresos comerciales, así como en la mejora de los costes operativos
- Denver, esperando alcanzar el cierre comercial y financiero del contrato de concesión durante 2017.
- Transchile, para consolidar la adquisición y seguir creciendo en esta nueva actividad aprovechando los credenciales de este activo y su conocimiento.

Además, Ferrovial Aeropuertos continuará su actividad de licitación participando en proyectos en Aeropuertos de EE.UU. y Europa y en transmisión de electricidad en Chile y Brasil, entre otros.

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO

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

EBITDA = RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado.
- **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la cuenta de resultados (ver Cuenta de Resultados Consolidada del apartado 1.3. del Informe de Gestión y de los Estados Financieros incluidos en Cuentas Anuales Consolidadas) como: Resultado bruto de explotación = Total ingresos de explotación - Total gastos de explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado que se reportan en una línea separada).
- **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de *rating* y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.
- **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.

COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH")

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos períodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos períodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado").
 - En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando

ANEXO

Medidas Alternativas de Rendimiento
Responsabilidad Corporativa
Indicadores GRI-G4
Anexo a indicadores GRI
Informe de Verificación

el mismo número de meses en ambos periodos.

- Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
- En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del apartado 1.3 del Informe de Gestión.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.
- **Comparativas:** el comparable se desglosa solo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el comparable es el mismo que el año anterior.

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

- **Definición** los ajustes a la Cuenta de Resultados Consolidada relativa a resultados procedentes de: cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos e impacto de los dos elementos previos en "participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia".
- **Reconciliación:** un desglose detallado de los Ajustes por Valor Razonable se incluye en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del apartado 1.3. del Informe de Gestión y de los Estados Financieros incluidos en las Cuentas Anuales Consolidadas).
- **Explicación del uso:** los Ajustes por Valor Razonable pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros al evaluar la rentabilidad subyacente de la compañía, al ser capaces de excluir elementos que no generan caja y que pueden variar sustancialmente de un año a otro debido a la metodología contable de cálculo del valor razonable.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.

- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los Ajustes por Valor Razonable es el mismo que el año anterior.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de Tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos) incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en la Nota 5.2. Deuda Neta Consolidada de las Cuentas Anuales Consolidadas y en la sección Deuda Neta y Reporting Corporativo del Informe de Gestión.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - Deuda Neta de Proyectos de Infraestructuras. Es la deuda asegurada ("ring-fenced") que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas (ver Nota 6.5.2. Garantías de las Cuentas Anuales Consolidadas). Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto (ver definición en la Nota 1.1. Bases de presentación y actividades de la sociedad y perímetro de consolidación de las Cuentas Anuales Consolidadas).
 - Deuda Neta ex Proyectos. Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

CARTERA

- **Definición** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de fin de año del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.
- **Reconciliación:** la cartera se presenta en las secciones Grandes cifras del apartado 1.1. y de las secciones Servi-

cios y Construcción del apartado 1.2. del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. Por lo tanto, no se proporciona una conciliación con los estados financieros de la cartera de contratos.

- **Explicación del uso:** la Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y deudas comerciales
- **Reconciliación:** en la Nota 5.3. Flujo de caja de las Cuentas Anuales Consolidadas, la compañía proporciona una reconciliación entre la variación del capital circulante recogido en el Balance (ver descripción en Sección 4 Capital Circulante de las Cuentas Anuales Consolidadas) y la variación del Fondo de Maniobra mostrado en el Estado de Flujos de Caja.
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA

- **Definición** es la suma de los dividendos recibidos por el accionista, la revalorización / depreciación de las acciones y

otros pagos como entrega de acciones o planes de recompra.

- **Reconciliación:** el retorno total para el accionista se presenta en la sección de En el Mercado del apartado 1.1. del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. Por lo tanto, no se proporciona una conciliación con los estados financieros del retorno al accionista.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores y analistas financieros, para evaluar el rendimiento que los accionistas han recibido a lo largo del año a cambio de su aportación en capital de la empresa.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el retorno al accionista es el mismo que el año anterior.

INVERSIÓN GESTIONADA

- **Definición** la inversión gestionada se presenta en la sección de Autopistas dentro del apartado 1.2. del Informe de Gestión. Durante la fase de construcción es el valor total de la inversión a realizar. Durante la fase de explotación, este importe se incrementa por la inversión adicional de reposiciones. Los proyectos se incluyen una vez firmado el contrato con la Administración correspondiente (cierre comercial), fecha en la que se dispone normalmente de una condiciones de financiación provisionales que se confirman con posterioridad tras el cierre financiero. Para todos los proyectos, incluyendo los que se integran por puesta en equivalencia, se considera el 100% de inversión, con independencia de la participación de Ferrovial. Los proyectos se excluyen con criterios homogéneos a la salida del perímetro de consolidación.
- **Reconciliación:** no se proporciona una conciliación con los estados financieros al no tener una medida contable comparable.
- **Explicación del uso:** es un dato utilizado por la Dirección para indicar el tamaño de la cartera de activos que gestiona.
- **Comparativas:** no se desglosa comparables de años anteriores, pero es una magnitud que se proporciona anualmente.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la inversión gestionada es el mismo que el año anterior.

RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

NUEVO PLAN
ESTRATÉGICO DE RC
(PLAN 20.19)

ACTUALIZACIÓN DE LA
MATRIZ DE ASUNTOS
MATERIALES

PRINCIPIOS DE REPORTE DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA

PERÍMETRO DE LA INFORMACIÓN

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes. Para obtener una información detallada de las compañías incluidas se puede consultar el perímetro en las Cuentas Anuales Consolidadas. Durante 2016, se han producido operaciones que han supuesto cambios en el perímetro, entre las que destaca la compra de la compañía australiana de servicios Broadpectrum en mayo de 2016.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Para el reporte se incluyen todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control económico, entendiéndose por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta el 100% de la información.

Asimismo, siguiendo con las indicaciones de la Guía GRI en su versión G4, Ferrovial aporta información de los indicadores y aspectos materiales de “fuera de la organización”, cuando estos datos presentan la suficiente calidad, y siempre de forma separada. Ferrovial considera que los impactos más relevantes son los relativos a la autopista 407 ETR en Canadá y los aeropuertos en Reino Unido.

TRAZABILIDAD

Desde 2007 Ferrovial cuenta con un sistema de *reporting* y consolidación de información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa para asegurar la calidad de la información. Este proceso permite obtener la información por negocio y por país. Todas las sociedades reportan los datos del ejercicio salvo que se indique lo contrario. Se introduce el dato (393 indicadores) desde el origen (124 empresas) por los responsables (208 usuarios), pasando por un proceso de validación y control interno hasta ser consolidado y posteriormente verificado por un tercero.

Durante 2016, la Dirección de Auditoría Interna de Ferrovial ha realizado una revisión del proceso de elaboración de la información no financiera del Informe Anual Integrado.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2016 se han producido una serie de cambios en el perímetro de sociedades que pueden afectar la compara-

bilidad de los datos contenidos en el Informe. Con objeto de garantizar la máxima transparencia y comparabilidad de los datos, los indicadores medioambientales para los cuales se ofrecen series históricas han sido recalculados considerando el perímetro actual de reporte. No obstante, en el propio cuerpo del Informe se indica cuando algún indicador de años anteriores se ha modificado o presenta cambios significativos que afectan a la comparabilidad de la información.

GRUPOS DE INTERÉS

Ferrovial está comprometida con la transparencia en la información al mercado, a través de una mejora continua de los canales de comunicación con todos sus grupos de interés, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables medioambiental y social.

La compañía 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 grupos de interés que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores), considerados como socios en el desarrollo de los negocios, como a los externos (Administraciones, Gobiernos, medios de comunicación, analistas, sector empresarial, sindicatos, tercer sector y sociedad en general), comenzando por las comunidades locales en las que la compañía desarrolla sus actividades.

Esta relación es dinámica puesto que el entorno cambia de forma cada vez más rápida. El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones Públicas de los países en que opera. Ferrovial ostenta cargos de decisión en organismos impulsores de la Responsabilidad Corporativa a nivel nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2016, Ferrovial ha formado parte del Grupo Asesor del Fondo ODS de Naciones Unidas para impulsar los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y ostenta la presidencia del Grupo Español Español de Crecimiento Verde. La relación con cada grupo de interés de interés se detalla en www.ferrovial.com

La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, se desarrolla en los apartados específicos sobre la materialidad y el compromiso con los grupos de interés. Para más información sobre las normas AA1000 y el GRI, consultar página 111 de indicadores GRI.

ASUNTOS MATERIALES

Ferrovial destaca como asuntos relevantes todos aquellos que podrían ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés, afectando la capacidad de satisfacer sus necesidades presentes sin comprometer a las generaciones futuras.

Durante 2016, como parte del proceso regular de actualización bienal, y para la definición del Plan 20.19, se ha llevado a cabo un nuevo análisis de materialidad.

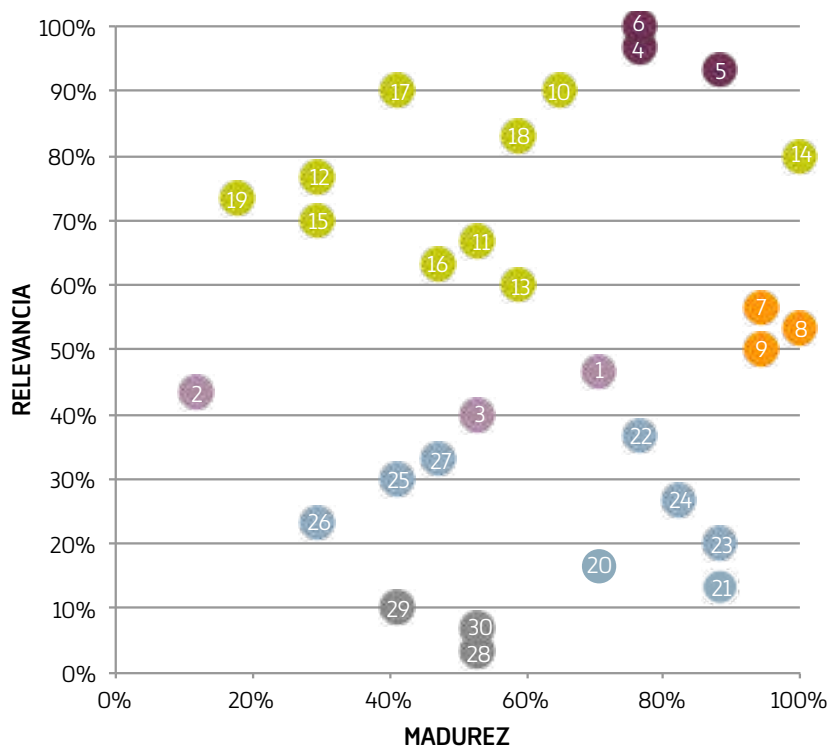
El proceso se desarrolló en varias fases:

- Identificación y validación de asuntos. Mediante la consulta a diversas fuentes relevantes de información (*GRI Sustainability Topics, Sustainability Accountant Standard Board (SASB), World Economic Forum*, cobertura mediática, consultas de inversores socialmente responsables, etc) se identificaron las principales tendencias y asuntos más relevantes para el sector en el que opera Ferrovial. Una vez obtenido el listado inicial de asuntos, fue consensado con los principales directores corporativos, determinándose un listado final de 30 asuntos.
- Determinación de la relevancia. Mediante una encuesta online dirigida a los principales grupos de interés, tanto

internos como externos, se les solicitó priorizar según su criterio los asuntos previamente identificados y validados. Para garantizar la representatividad de todos los grupos de interés, se asignó a cada uno de ellos un peso específico o independiente del número de respuestas recibidas.

- Análisis de madurez. Entendiendo por madurez el análisis de la profundidad con que los asuntos son tratados en la información pública, se llevó a cabo un análisis benchmarking para determinar el nivel de exhaustividad con que son tratados los asuntos previamente identificados como materiales.
- Priorización. Es el resultado de cruzar gráficamente relevancia y madurez, concretándose en la matriz de materialidad.
- De acuerdo al análisis de materialidad llevado a cabo, se ha determinado que los asuntos más materiales para Ferrovial son aquellos relacionados con "ética e integridad" y "medio ambiente", en especial el "respeto a los Derechos Humanos" y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, respectivamente, a los que habría que sumar la reducción progresiva de la siniestralidad laboral.

Los asuntos más materiales han sido asumidos por Ferrovial como prioritarios, incluyéndose objetivos concretos para la mejora de su desempeño en el Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa (Plan 20.19).



1. Incorporar en el Consejo de Administración las mejores prácticas en materia de Gobierno Corporativo
2. Actuación responsable en los mercados de valores
3. Ofrecer información sobre la contribución fiscal de la compañía en los diferentes países en los que opera
4. Contar con programas de cumplimiento idóneos destinados a prevenir la comisión de actos delictivos
5. Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas no éticas
6. Respetar los Derechos Humanos, en todos los países en los que la compañía opera
7. Garantizar a todos los empleados un entorno de trabajo seguro y saludable bajo el principio "harm-free work places"
8. Reducir progresivamente la siniestralidad laboral en las actividades de Ferrovial
9. Atracción y retención del talento
10. Reducir el impacto ambiental de las actividades, considerando el ciclo de vida de las infraestructuras y servicios prestados por Ferrovial
11. Gestionar los residuos de forma sostenible, bajo la perspectiva de la economía circular
12. Evaluar y controlar los riesgos para prevenir accidentes ambientales
13. Conocer el impacto sobre los ecosistemas y la biodiversidad y aplicar el principio "no-net loss"
14. Mitigación: compromisos públicos de reducción de emisiones alineados con la agenda global
15. Gestionar los riesgos: implementar un esquema de "carbon pricing" en las decisiones sobre inversión
16. Adaptación: capacidad para proteger los activos y actividades de Ferrovial frente a los efectos del cambio climático
17. Aprovechar las oportunidades de la agenda global ofreciendo soluciones sostenibles que ayuden a combatir los efectos del cambio climático
18. Conocer el impacto hídrico de las operaciones de la compañía, y establecer acciones de minimización de consumo asociados
19. Aprovechar las oportunidades de negocio que ofrece la redistribución del recurso hídrico a escala global
20. Disponer de canales de comunicación con clientes y procesos de resolución de quejas
21. Conocer el grado de satisfacción de clientes y usuarios de las infraestructuras y servicios proporcionados por Ferrovial
22. Proporcionar servicios e infraestructuras seguras para los usuarios
23. Disponer de una política de compras, que integre a los proveedores bajo los principios éticos de la compañía
24. Disponer de una metodología que permita evaluar a los proveedores en base a su riesgo relacionado con sostenibilidad
25. Implantar mecanismos de control y seguimiento de contratistas y subcontratistas en asuntos relacionados con Seguridad y Salud y Derechos Humanos
26. Incluir aspectos sociales en la valoración de inversiones (*due diligence social*)
27. Contar con una estrategia de acción social alineada con los objetivos de negocio
28. Impulsar la actividad innovadora, tanto a nivel interno como a través de convenios de colaboración con centros de investigación
29. Disponer de una estrategia en innovación, que oriente las inversiones de la compañía
30. Innovación enfocada en la mejora de procesos del negocio

| | |
|----------------------|----------------|
| GOBIERNO CORPORATIVO | MEDIO AMBIENTE |
| ÉTICA E INTEGRIDAD | SOCIEDAD |
| PERSONAS | INNOVACIÓN |

POLÍTICA CORPORATIVA

Ferrovial entiende la Responsabilidad Corporativa como un compromiso voluntario para participar en el desarrollo económico, social y medioambiental de las comunidades donde opera. Esta política se fundamenta en los principios del Pacto Mundial y en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados cuyos contenidos abordan materias relacionadas con la RC. Corresponde al Consejo de Administración de Ferrovial velar por que se cumplan estos principios que voluntariamente ha asumido la compañía. La política está accesible desde www.ferrovial.com

COMITÉ DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

El Comité de RC constituye el nexo de unión de las áreas de negocio y la corporación con la Alta Dirección, reportando resultados y proponiendo acciones hacia el Comité de Dirección, así como transmitiendo hacia el resto de la empresa la aprobación de las propuestas y resultados reportados.

El objetivo de este Comité es velar por el seguimiento del Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa. El Presidente del Comité de Responsabilidad Corporativa reporta anualmente al Consejo de Administración.

El Comité de RC lo preside el Director de Comunicación y RC y está compuesto por representantes de todas las áreas de negocio (Autopistas, Servicios, Construcción y Aeropuertos) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Prevención y Seguridad laboral, Calidad y Medio Ambiente, Riesgos e Innovación).

Sus funciones se pueden resumir en las siguientes:

- Desarrollar, implantar y supervisar las políticas de RC de la compañía.
- Definición y seguimiento del Plan Estratégico de RC.
- Coordinar los procesos de *reporting*: Informe Anual e índices.
- Información y aplicación de normativas en materia de RC.
- Aprobación y seguimiento de proyectos y patrocinios.
- Seguimiento de recomendaciones tras la verificación externa.
- Asesorar a otros departamentos en materia de RC.

PLAN ESTRATÉGICO DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA (2017-2019)

Durante 2016, el Comité de Responsabilidad Corporativa ha definido el tercer plan estratégico de Ferrovial para el periodo 2017-2019 (Plan 20.19), que ha sido presentado al Consejo de Administración.

Su elaboración parte del concepto de que para Ferrovial la Responsabilidad Corporativa es una función estratégica, relacionada con la sostenibilidad, la competitividad y la reputación de la compañía, y cuya función es crear valor a largo plazo para todos los grupos de interés y para la sociedad.

El Plan 20.19 da continuidad al Plan 20.16, actualizando y recogiendo aquellas cuestiones que más interesan a los grupos de interés. En él se definen las áreas y líneas de actuación esenciales para un correcto desarrollo de la estrategia de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, de modo que sirva de herramienta indispensable para el desarrollo del negocio, la generación de confianza entre sus grupos de interés y el cumplimiento de los objetivos en el medio y largo plazo. El Plan 20.19 pretende posicionar a Ferrovial como una empresa líder económica, social y medioambientalmente.

Además, consolida los avances realizados en el ámbito de la Responsabilidad Corporativa y pretende hacer de Ferrovial un referente en la materia, especialmente en lo referente a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, con los que se encuentra alineado, fundamentalmente con los objetivos 6 (agua limpia y saneamiento), 9 (industria, innovación e infraestructura) y 11 (ciudades y comunidades sostenibles).

Para ello, el plan ha sido diseñado de manera que las acciones que lo conforman permitan que la Responsabilidad Corporativa se alinee con sus objetivos corporativos y permita su extensión a su cadena de valor, desde los clientes a los proveedores.

El Plan 20.19 se configura en torno a seis áreas, desarrollada cada una de ellas en líneas de actuación, desglosadas a su vez en objetivos concretos medibles y cuantificables. Las seis áreas de actuación son las siguientes:

- Ética e integridad.
- Gobierno Corporativo.
- Personas.
- Medio Ambiente.
- Sociedad.
- Innovación.





SEGURIDAD EN EL TRABAJO: “*TARGET ZERO*”

Ferrovial cuenta, tras la adquisición de Broadspectrum, con casi 100.000 empleados alrededor del mundo, la mayoría en Servicios y Construcción. La compañía ha marcado el objetivo “*Target Zero*” en accidentes laborales. Concienciación, formación, implementación de sistemas e inspección continua persiguen la mejora de los índices de frecuencia y gravedad de los accidentes laborales. Un objetivo ambicioso que reclama la implicación de toda la compañía

INDICADORES GRI-G4

| CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES GRI G4 | | | |
|--|--|--|----------|
| ESTRATEGIA Y ANÁLISIS | | Página | Revisión |
| G4-1 | Inclúyase una declaración del responsable principal de las decisiones de la organización (la persona que ocupe el cargo de director ejecutivo, presidente o similar) sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y la estrategia de esta con miras a abordar dicha cuestión. | 6-7 | ✓ |
| G4-2 | Describa los principales efectos, riesgos y oportunidades | 6-7,14-15, 81-83 | ✓ |
| PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN | | Página | Revisión |
| G4-3 | Nombre de la organización. | Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-4 | Marcas, productos y servicios más importantes de la organización. | 10 | ✓ |
| G4-5 | Lugar donde se encuentra la sede de la organización | Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-6 | Indique en cuántos países opera la organización y nombre aquellos países donde la organización lleva a cabo operaciones significativas o que tienen una relevancia específica para los asuntos de sostenibilidad objeto de la memoria | 9 | ✓ |
| G4-7 | Naturaleza del régimen de propiedad y su forma jurídica | Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-8 | Indique a qué mercados se sirve (con desglose geográfico, por sectores y tipos de clientes y destinatarios) | 9 | ✓ |
| G4-9 | Determine la escala de la organización, indicando: - número de empleados; - número de operaciones; - ventas netas o ingresos netos; - capitalización, desglosada en términos de deuda y patrimonio (para las organizaciones del sector privado); y cantidad de productos o servicios que se ofrecen. | 7-12,58 y Anexo | ✓ |
| G4-10 | a. Número de empleados por contrato laboral y sexo. b. Número de empleados fijos por tipo de contrato y sexo. c. Tamaño de la plantilla por empleados, trabajadores contratados y sexo. d. Tamaño de la plantilla por región y sexo. e. Indique si una parte sustancial del trabajo de la organización lo desempeñan trabajadores por cuenta propia reconocidos jurídicamente, o bien personas que no son empleados ni trabajadores contratados, tales como los empleados y los empleados subcontratados por los contratistas. f. Comunique todo cambio significativo en el número de trabajadores. | 9, 58, Anexo | ✓ (3) |
| G4-11 | Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos | 71 | ✓ |
| G4-12 | Describa la cadena de suministro de la organización | 76,77 y Anexo | ✓ |
| G4-13 | Comuniqué todo cambio significativo que haya tenido lugar durante el periodo objeto de análisis en el tamaño, la estructura, la propiedad accionarial o la cadena de suministro de la organización | Nota 1.1.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | ✓ |
| Participación en iniciativas externas | | | |
| G4-14 | Indique cómo aborda la organización, si procede, el principio de precaución. | 81-83 | ✓ |
| G4-15 | Elabore una lista de las cartas, los principios u otras iniciativas externas de carácter económico, ambiental y social que la organización suscribe o ha adoptado | 99 | ✓ |
| G4-16 | Elabore una lista de las asociaciones y las organizaciones de promoción nacional o internacional a las que la organización pertenece y en las cuales: - ostente un cargo en el órgano de gobierno; - participe en proyectos o comités; - realice una aportación de fondos notable, además de las cuotas de membresía obligatorias; - considere que ser miembro es una decisión estratégica. | 99 | ✓ |
| ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA | | Página | Revisión |
| G4-17 | a. Elabore una lista de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización y otros documentos equivalentes. b. Señale si alguna de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización y otros documentos equivalentes no figuran en la memoria. | Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-18 | a. Describa el proceso que se ha seguido para determinar el contenido de la memoria y la cobertura de cada Aspecto. b. Explique cómo ha aplicado la organización los Principios de elaboración de memorias para determinar el Contenido de la memoria. | 99-100 | ✓ |
| G4-19 | Elabore una lista de los Aspectos materiales que se identificaron durante el proceso de definición del contenido de la memoria. | 100 | ✓ |
| G4-20 | Indique la cobertura dentro de la organización de cada Aspecto material. | 100 | ✓ |
| G4-21 | Indique la Cobertura fuera de la organización de cada Aspecto material | 100 | ✓ |
| G4-22 | Describa las consecuencias de las reformulaciones de la información facilitada en memorias anteriores y sus causas. | 99 | ✓ |
| G4-23 | Señale todo cambio significativo en el Alcance y la Cobertura de cada Aspecto con respecto a memorias anteriores | 99 | ✓ |
| PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS | | Página | Revisión |
| G4-24 | Elabore una lista de los grupos de interés vinculados a la organización | 99 | ✓ |
| G4-25 | Indique en qué se basa la elección de los grupos de interés con los que se trabaja | 2, 6, 7, 99-100 | ✓ |
| G4-26 | Describa el enfoque de la organización sobre la participación de los grupos de interés, incluida la frecuencia con que se colabora con los distintos tipos y grupos de partes interesadas, o señale si la participación de un grupo se realizó específicamente en el proceso de elaboración de la memoria. | 6, 7, 99-100 | ✓ |
| G4-27 | Señale qué cuestiones y problemas clave han surgido a raíz de la participación de los grupos de interés y describa la evaluación hecha por la organización, entre otros aspectos mediante su memoria. Especifique qué grupos de interés plantearon cada uno de los temas y problemas clave. | 6, 7, 99-100 | ✓ |
| PERFIL DE LA MEMORIA | | Página | Revisión |
| G4-28 | Periodo objeto de la memoria (por ejemplo, año fiscal o año calendario). | Ejercicio 2016 | ✓ |
| G4-29 | Fecha de la última memoria (si procede). | Ejercicio 2015 | ✓ |
| G4-30 | Ciclo de presentación de memorias (anual, bienal, etc.). | Anual | ✓ |
| G4-31 | Facilite un punto de contacto para solventar las dudas que puedan surgir en relación con el contenido de la memoria. | Contraportada | ✓ |
| ÍNDICE DE GRI | | | |
| G4-32 | a. Indique qué opción «de conformidad» con la Guía ha elegido la organización. b. Facilite el Índice de GRI de la opción elegida. c. Facilite la referencia al informe de Verificación externa si la memoria se ha sometido a tal verificación. | 2, 116-117 | ✓ |
| VERIFICACIÓN | | | |
| G4-33 | a. Describa la política y las prácticas vigentes de la organización con respecto a la verificación externa de la memoria. b. Si no se mencionan en el informe de verificación adjunto a la memoria de sostenibilidad, indique el alcance y el fundamento de la verificación externa. c. Describa la relación entre la organización y los proveedores de la verificación. d. Señale si el órgano superior de gobierno o la alta dirección han sido partícipes de la solicitud de verificación externa para la memoria de sostenibilidad de la organización. | 116-117 | ✓ |

105

| GOBIERNO | | Página | Revisión |
|---|---|---|-----------------|
| G4-34 | Describa la estructura de gobierno de la organización, sin olvidar los comités del órgano superior de gobierno. Indique qué comités son responsables de la toma de decisiones sobre cuestiones económicas, ambientales y sociales. | 88-89 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-35 | Describa el proceso mediante el cual el órgano superior de gobierno delega su autoridad a la alta dirección y a determinados empleados en cuestiones de índole económica, ambiental y social. | 101 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-36 | Indique si existen en la organización cargos ejecutivos o con responsabilidad en cuestiones económicas, ambientales y sociales, y si sus titulares rinden cuentas directamente ante el órgano superior de gobierno. | 101 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-37 | Describa los procesos de consulta entre los grupos de interés y el órgano superior de gobierno con respecto a cuestiones económicas, ambientales y sociales. Si se delega dicha consulta, señale a quién y describa los procesos de intercambio de información con el órgano superior de gobierno. | 99-101 | ✓ |
| G4-38 | Describa la composición del órgano superior de gobierno y de sus comités | 88-89 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-39 | Indique si la persona que preside el órgano superior de gobierno ocupa también un puesto ejecutivo. De ser así, describa sus funciones ejecutivas y las razones de esta disposición | 88-89 Apartado C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-40 | Describa los procesos de nombramiento y selección del órgano superior de gobierno y sus comités, así como los criterios en los que se basa el nombramiento y la selección de los miembros del primero | 88-89 Apartado C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-41 | Describa los procesos mediante los cuales el órgano superior de gobierno previene y gestiona posibles conflictos de intereses. Indique si los conflictos de intereses se comunican a los grupos de interés | 88-89 Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ |
| PAPEL DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO A LA HORA DE ESTABLECER LOS PROPÓSITOS, LOS VALORES Y LA ESTRATEGIA DE LA ORGANIZACIÓN | | | |
| G4-42 | Describa las funciones del órgano superior de gobierno y de la alta dirección en el desarrollo, la aprobación y la actualización del propósito, los valores o las declaraciones de misión, las estrategias, las políticas y los objetivos relativos a los impactos económico, ambiental y social de la organización. | 88 | ✓ |
| EVALUACIÓN DE LAS COMPETENCIAS Y EL DESEMPEÑO DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO | | | |
| G4-43 | Señale qué medidas se han adoptado para desarrollar y mejorar el conocimiento colectivo del órgano superior de gobierno con relación a los asuntos económicos, ambientales y sociales | El Consejo de Administración es informado anualmente de los temas relacionados con la gestión medioambiental de la compañía así como el seguimiento del Plan estratégico en materia de Responsabilidad Corporativa. Además, el Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, aprobar políticas en diversas materias. En 2016, Ferrovial ha actualizado y aprobado diversas Políticas en materia de cumplimiento y de control y gestión de riesgos. Para más información, Informe Anual de Gobierno Corporativo. | ✓ |
| G4-44 | a. Describa los procesos de evaluación del desempeño del órgano superior de gobierno en relación con el gobierno de los asuntos económicos, ambientales y sociales. Indique si la evaluación es independiente y con qué frecuencia se lleva a cabo. Indique si se trata de una autoevaluación. b. Describa las medidas adoptadas como consecuencia de la evaluación del desempeño del órgano superior de gobierno en relación con la dirección de los asuntos económicos, ambientales y sociales; entre otros aspectos, indique como mínimo si ha habido cambios en los miembros o en las prácticas organizativas. | Apartados C.1.19 a C.1.21 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ (2) |
| FUNCIONES DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA GESTIÓN DEL RIESGO | | | |
| G4-45 | a. Describa la función del órgano superior de gobierno en la identificación y gestión de los impactos, los riesgos y las oportunidades de carácter económico, ambiental y social. Señale también cuál es el papel del órgano superior de gobierno en la aplicación de los procesos de diligencia debida. b. Indique si se efectúan consultas a los grupos de interés para utilizar en el trabajo del órgano superior de gobierno en la identificación y gestión de los impactos, los riesgos y las oportunidades de carácter económico, ambiental y social. | 88-89 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovial | ✓ |
| G4-46 | Describa la función del órgano superior de gobierno en el análisis de la eficacia de los procesos de gestión del riesgo de la organización en lo referente a los asuntos económicos, ambientales y sociales | | ✓ |
| G4-47 | Indique con qué frecuencia analiza el órgano superior de gobierno los impactos, los riesgos y las oportunidades de índole económica, ambiental y social. | | ✓ |
| FUNCIÓN DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA ELABORACIÓN DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD | | | |
| G4-48 | Indique cuál es el comité o el cargo de mayor importancia que revisa y aprueba la memoria de sostenibilidad de la organización y se asegura de que todos los Aspectos materiales queden reflejados. | Consejo de Administración | ✓ |
| FUNCIONES DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO ECONÓMICO, AMBIENTAL Y SOCIAL | | | |
| G4-49 | Describa el proceso para transmitir las preocupaciones importantes al órgano superior de gobierno | 101 | ✓ |
| G4-50 | Señale la naturaleza y el número de preocupaciones importantes que se transmitieron al órgano superior de gobierno; describa asimismo los mecanismos que se emplearon para abordarlas y evaluarlas. | 101 | ✓ |
| RETRIBUCIÓN E INCENTIVOS | | | |
| G4-51 | a. Describa las políticas de remuneración para el órgano superior de gobierno y la alta dirección b. Relacione los criterios relativos al desempeño que afectan a la política retributiva con los objetivos económicos, ambientales y sociales del órgano superior de gobierno y la alta dirección. | Retribuciones 90-91 | ✓ |
| G4-52 | Describa los procesos mediante los cuales se determina la remuneración. Indique si se recurre a consultores para determinar la remuneración y si estos son independientes de la dirección. Señale cualquier otro tipo de relación que dichos consultores en materia de retribución puedan tener con la organización. | Retribuciones 90-91 | ✓ |
| G4-53 | Explique cómo se solicita y se tiene en cuenta la opinión de los grupos de interés en lo que respecta a la retribución, incluyendo, si procede, los resultados de las votaciones sobre políticas y propuestas relacionadas con esta cuestión. | Retribuciones 90-91 | ✓ |
| G4-54 | Calcule la relación entre la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente. | Ver Anexo | ✓ |
| G4-55 | Calcule la relación entre el incremento porcentual de la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con el incremento porcentual de la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente. | Ver Anexo | ✓ |
| ÉTICA E INTEGRIDAD | | Página | Revisión |
| G4-56 | Describa los valores, principios, estándares y normas de la organización, tales como códigos de conducta o códigos éticos | 14, 70, 86-87 | ✓ |
| G4-57 | Describa los mecanismos internos y externos de asesoramiento en pro de una conducta ética y lícita, y para consultar los asuntos relacionados con la integridad de la organización, tales como líneas telefónicas de ayuda o asesoramiento. | 86-87 | ✓ |
| G4-58 | Describa los mecanismos internos y externos de denuncia de conductas poco éticas o ilícitas y de asuntos relativos a la integridad de la organización, tales como la notificación escalonada a los mandos directivos, los mecanismos de denuncia de irregularidades o las líneas telefónicas de ayuda. | 86-87 | ✓ |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|---|-----------|---|--|---|-----------|
| Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance* | Revisión |
| Dimensión económica | | | | | |
| Desempeño económico | | | | | |
| Crecimiento rentable Transparencia en la información al mercado Actuación en los mercados de valores | G4-EC1 | Valor económico directo generado y distribuido | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EC2 | Consecuencias económicas y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización que se derivan del cambio climático y otros asuntos de sostenibilidad. | Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe del CDP, que puede consultarse en la página del CDP. La información relativa a 2016 estará disponible a lo largo de 2017. | Ferrovial | ✓(1) |
| | G4-EC3 | Cobertura de las obligaciones de la organización derivadas de su plan de prestaciones | Nota 6.6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EC4 | Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno | Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| Presencia en el mercado | | | | | |
| Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo Diversidad e igualdad de oportunidades Cadena de suministro | G4-EC5 | Relación entre el salario inicial desglosado por sexo y el salario mínimo local en lugares donde se desarrollan operaciones significativas | La relación entre el salario inicial y el salario mínimo local es la siguiente en los países con presencia significativa: España: 1,09 Reino Unido: 1 Estados Unidos: 1,38 Polonia: 1 Chile: 1,52 Australia: 1,48 | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EC6 | Proporción de altos directivos y todos los empleados directos, contratistas y subcontratistas procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas. | En 2016, la proporción de Directivos Locales ha sido del 91%. | Ferrovial | ✓(3) |
| Consecuencias económicas indirectas | | | | | |
| Huella social Comunidad Voluntariado Corporativo | G4-EC7 | Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios | 78-79 | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EC8 | Impactos económicos indirectos significativos y alcance de los mismos | 18, 19, 20, 23, 24, 70, 72, 73, 74, 78 y 79 | Ferrovial | ✓ |
| Prácticas de adquisición | | | | | |
| Cadena de suministro | G4-EC9 | Porcentaje del gasto en los lugares con operaciones significativas que corresponde a proveedores locales | La proporción de proveedores locales en 2016 ha sido superior al 93%. | Ferrovial | ✓(4) |
| Dimensión ambiental | | | | | |
| Materiales | | | | | |
| Desarrollar una estrategia de construcción sostenible. Ecoeficiencia. Contar con procedimientos y protocolos para el manejo, uso y almacenamiento adecuado de sustancias peligrosas | G4-EN1 | Materiales por peso, valor o volumen | Ver Anexo | Según nota | ✓(5) |
| | G4-EN2 | Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales reciclados | Ver Anexo | Ferrovial | ✓(6) |
| Energía | | | | | |
| Ecoeficiencia. Cambio climático. Ser referente en el sector en materia de sostenibilidad | G4-EN3 | Consumo energético interno | Ver Anexo | Ferrovial | ✓(7) |
| | G4-EN4 | Consumo energético externo | El consumo energético derivado del consumo de electricidad y de las pérdidas debidas al transporte de la electricidad ha ascendido a 2.479.001 GJ. | Ferrovial | ✓(7) |
| | G4-EN5 | Intensidad energética | La intensidad energética es de 867,27 GJ/INCN | Ferrovial | ✓(7) |
| | CRE1 | Intensidad energética en edificios. | No aplicable al tratarse de un indicador asociado a <i>real estate</i> , cuya actividad no es significativa para Ferrovial. | | |
| | G4-EN6 | Reducción del consumo energético | El consumo energético con respecto a 2015 ha aumentado un 17,50 %. | Ferrovial | ✓(7) |
| | G4-EN7 | Reducciones de los requisitos energéticos de los productos y servicios | 72-74 | Ferrovial | ✓(1) |
| Agua | | | | | |
| Huella hídrica | G4-EN8 | Captación total de agua según la fuente | Ver Anexo | Ferrovial | ✓(7) (9) |
| | G4-EN9 | Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua | Las captaciones de agua requieren de autorización, en la que se limita el volumen que se puede captar, siempre por debajo de los límites máximos establecidos por la autoridad competente. Es por ello que se considera que las captaciones de agua realizadas por Ferrovial, de acuerdo con estas autorizaciones, no afectan de manera significativa al recurso hídrico | Ferrovial | ✓(1) |
| | G4-EN10 | Porcentaje y volumen total de agua reciclada y reutilizada | El consumo de agua reciclada y reutilizada asciende a 1.006.348,54 m³ | Ferrovial | ✓(7) (10) |
| | CRE2 | Intensidad de consumo de agua en edificios. | No aplicable al tratarse de un indicador asociado a <i>real estate</i> , cuya actividad no es significativa para Ferrovial. | | |
| Biodiversidad | | | | | |
| Biodiversidad | G4-EN11 | Instalaciones operativas propias, arrendadas, gestionadas que sean adyacentes, contengan o estén ubicadas en áreas protegidas y áreas no protegidas de gran valor para la biodiversidad | 74 | Ferrovial Agroman, S.A., F. Agroman US Corp, F. Servicios Portugal, F. Agroman Australia y F. Agroman Canada, Inc | ✓ |
| | G4-EN12 | Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, los productos y los servicios | 74 | Ferrovial Agroman | ✓ |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | |
|---|--|--|---|---|
| Aspectos materiales identifi ados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance* Revisión |
| Biodiversidad | G4-EN13 | Hábitats protegidos o restaurados | 74 | F.Agroman Australia y F.Agroman US Corp ✓ |
| | G4-EN14 | Número de especies incluidas en la lista roja de la uicn y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentran en áreas afectadas por las operaciones, según el nivel de peligro de extinción de la especie | Ver Anexo | F.Agroman Canadá, F. Agroman US Corp., F. Agromán Australia, F. Agroman, S.A., Broadspectrum y Amey UK Plc. ✓ |
| Emisiones | | | | |
| Cambio climático Daños al medioambiente Ser referente en el sector en materia de sostenibilidad | G4-EN15 | Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1) | 72-73, Anexo | Ferrovial ✓ (7) (10) |
| | G4-EN16 | Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2) | 72-73, Anexo | Ferrovial ✓ (7) (10) |
| | G4-EN17 | Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (alcance 3) | 72-73, Anexo | Según nota ✓ (7) (8) |
| | G4-EN18 | Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero | La intensidad de emisiones de efecto invernadero ha ascendido a 66,34 tCO ₂ /INCN | Ferrovial ✓ (7) |
| | 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. | |
| | 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. | |
| | G4-EN19 | Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero | Ver Anexo | Ferrovial ✓ |
| | G4-EN20 | Emisiones de sustancias que agotan el ozono | Ver Anexo | Ferrovial ✓ |
| G4-EN21 | Nox, sox y otras emisiones atmosféricas significativas | Ver Anexo | Ferrovial ✓ (7) (11) | |
| Efluentes y residuos | | | | |
| Contar con programas de respuesta de emergencia para derrames Daños al medioambiente | G4-EN22 | Vertido total de aguas, según su calidad y destino | El vertido total de aguas residuales ha ascendido a 846.050 m ³ . | Ferrovial ✓ (12) (13) |
| | G4-EN23 | Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento | 74 y Anexo | Ferrovial ✓ (7) (10) (14) |
| | G4-EN24 | Número y volumen totales de los derrames significativos | En 2016 no se han producido derrames que hayan sido objeto de sanción significativa. | Ferrovial ✓ (15) |
| | G4-EN25 | Peso de los residuos transportados, importados, exportados o tratados que se consideran peligrosos en virtud de los anexos i, ii, iii y viii del convenio de Basilea2, y porcentaje de residuos transportados internacionalmente | Información no disponible | Ferrovial N✓ |
| | G4-EN26 | Identificación, tamaño, estado de protección y valor de biodiversidad de las masas de agua y los hábitats relacionados afectados significativamente por vertidos y escorrentia procedentes de la organización | 74 | Ferrovial Agroman ✓ (1) |
| Degradación, contaminación y recuperación de suelos | | | | |
| No material. | CRE5 | Suelos y otros activos recuperados y con necesidad de recuperación para el uso del suelo existente o previsto según la normativa legal. | Información no disponible | Ferrovial N✓ |
| Productos y servicios | | | | |
| Desarrollar una estrategia de construcción sostenible. | G4-EN27 | Grado de mitigación del impacto ambiental de los productos y servicios | Ver Anexo | Ferrovial ✓ (1) |
| | G4-EN28 | Porcentaje de los productos vendidos y sus materiales de embalaje que se recuperan 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 ✓ |
| Cumplimiento regulatorio | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-EN29 | Valor monetario de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa ambiental | "El importe total de las multas pagadas en el ejercicio por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 10.509€ Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2016" | Ferrovial ✓ |
| Transporte | | | | |
| Cambio climático | G4-EN30 | Impactos ambientales significativos del transporte de productos y otros bienes y materiales utilizados para las actividades de la organización, así como del transporte de personal | El impacto más significativo del transporte de productos, materiales y personal son las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del mismo. Dichas emisiones están recogidas como parte del Scope 3 en las categorías de "Business travel" y "Upstream transportation and distribution". | Ferrovial ✓ |
| General | | | | |
| Ecoeficiencia. Cambio climático. | G4-EN31 | Desglose de los gastos y las inversiones ambientales | El total de inversiones y gastos ambientales del ejercicio 2016 ha ascendido a 50.297.830 € y se desglosa en los siguientes conceptos principales: - Seguros de Responsabilidad Ambiental: 1.274.832,01 € - Gestión de Residuos: 16.455.617,25€ - Certificaciones: 244.603,46 € - Formación: 155.883,74 € - Gastos de personal: 15.085.337,77 € - Inversión en equipos: 16.417.595,96 € - Proyectos varios: 663.959,76 € | Ferrovial ✓ |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|---|-----------|--|---|-----------|-----------------|
| Aspectos materiales identifi ados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance* | Revisión |
| Evaluación ambiental de los proveedores | | | | | |
| Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa | G4-EN32 | Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios ambientales | 76-77 | Ferrovial | ✓(1) |
| | G4-EN33 | Impactos ambientales negativos significativos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas al respecto | En la división de Construcción, se ha analizado el impacto negativo en el plano ambiental, como riesgos potenciales y trabajos deficientes. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. | Ferrovial | ✓ |
| Mecanismos de reclamación en materia ambiental | | | | | |
| No material. | G4-EN34 | Número de reclamaciones ambientales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación | Información no disponible | Ferrovial | N✓ |
| Dimensión social | | | | | |
| PRÁCTICAS LABORALES Y TRABAJO DIGNO | | | | | |
| Empleo | | | | | |
| Atracción y retención del talento. Diversidad e igualdad de oportunidades. | G4-LA1 | Número y tasa de contrataciones y rotación media de empleados, desglosados por grupo etario, sexo y región | Ver Anexo | Ferrovial | ✓(3) (16) (17) |
| | G4-LA2 | Prestaciones sociales para los empleados a jornada completa que no se ofrecen a los empleados temporales o a media jornada, desglosadas por ubicaciones significativas de actividad | Los beneficios sociales de cada país y negocio, se ofrecen por igual a los empleados con jornada completa y con jornada parcial pero, en algunos casos, es necesario tener una antigüedad mínima de un año para acceder a determinadas prestaciones sociales. | Ferrovial | ✓(1) (17) |
| | G4-LA3 | Índices de reincorporación al trabajo y de retención tras la baja por maternidad o paternidad, desglosados por sexo | Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación proteccionista al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información. | Ferrovial | ✓(1) |
| Relaciones entre los trabajadores y la dirección | | | | | |
| Derechos Humanos | G4-LA4 | Plazos mínimos de preaviso de cambios operativos y posible inclusión de estos 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 | ✓(1) |
| Salud y seguridad en el trabajo | | | | | |
| Salud y seguridad laboral. Contar con una política corporativa en relación con la salud y seguridad de los empleados | G4-LA5 | Porcentaje de trabajadores que está representado en comités formales de seguridad y salud conjuntos para dirección y empleados, establecidos para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de seguridad y salud laboral | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ |
| | CRE6 | Porcentaje de las operaciones de la organización verificadas según un sistema de gestión de seguridad y salud internacionalmente reconocido. | 61 | Ferrovial | ✓(23) |
| | G4-LA6 | Tipo y tasa de lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región y por sexo | 60 y Anexo | Ferrovial | ✓(17) (18) (19) |
| | G4-LA7 | Trabajadores cuya profesión tiene una incidencia o un riesgo elevados de enfermedad | El riesgo de desarrollar enfermedades en el trabajo se detecta en las evaluaciones de riesgos realizadas por el departamento de Seguridad y Salud y se controla mediante la vigilancia de la salud, en la que se definen y aplican los protocolos correspondientes en función de los riesgos a los que están expuestos los trabajadores | Ferrovial | ✓ |
| | G4-LA8 | Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con los sindicatos | Los acuerdos en esta materia cubiertos con las organizaciones sindicales se realizan a través de los convenios del sector que regulan de forma específica materias como la formación e información, protecciones colectivas, equipos de trabajo, etc | Ferrovial | ✓ |
| Capacitación y educación | | | | | |
| Formación y desarrollo | G4-LA9 | Promedio de horas de capacitación anuales por empleado, desglosado por sexo y por categoría laboral | Ver Anexo | Ferrovial | ✓(18) (20) |
| | G4-LA10 | Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomentan la empleabilidad de los trabajadores y les ayudan a gestionar el final de sus carreras profesionales | Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieran planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e.ERTE) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement). | Ferrovial | ✓(1) |
| | G4-LA11 | Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional, desglosado por sexo y por categoría profesional | El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovia es de un 31,29%. | Ferrovial | ✓(18) (20) |
| Diversidad e igualdad de oportunidades | | | | | |
| Diversidad e igualdad de oportunidades | G4-LA12 | Composición de los órganos de gobierno y desglose de la plantilla por categoría profesional y sexo, edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad | "Ver Anexo Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2016 de Ferrovia" | Ferrovial | ✓(20) (21) |
| Igualdad de retribución entre mujeres y hombres | | | | | |
| Diversidad e igualdad de oportunidades | G4-LA13 | Relación entre el salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosada por categoría profesional y por ubicaciones significativas de actividad | La dirección de la compañía y en particular la Dirección 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. | Ferrovial | ✓(2) |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|---|-----------|---|--|----------------|----------|
| Aspectos materiales identifi ados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance* | Revisión |
| Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores | | | | | |
| | G4-LA14 | Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a las prácticas laborales | 77 | Ferrovial | ✓(1) |
| Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa | G4-LA15 | Impactos negativos significativos, reales y potenciales, en las prácticas laborales en la cadena de suministro, y medidas al respecto | En lo que respecta a prácticas laborales y de seguridad y salud, las incidencias van desde temas de incumplimientos en las obligaciones en formación a sus trabajadores, mantenimiento inadecuado de maquinaria, falta de entrega de documentación de seguridad requerida e incumplimiento de instrucciones dadas por el jefe de obra. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. | Ferrovial | ✓(1) |
| Mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales | | | | | |
| Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas | G4-LA16 | Número de reclamaciones sobre prácticas laborales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación | 87 | Ferrovial | ✓(22) |
| DERECHOS HUMANOS | | | | | |
| Inversión | | | | | |
| | G4-HR1 | Número y porcentaje de contratos y acuerdos de inversión significativos que incluyen cláusulas de derechos humanos o que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos | 70-71 | Ferrovial | ✓(1) |
| Derechos Humanos | G4-HR2 | Horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aquellos aspectos de los derechos humanos relevantes para sus actividades, incluido el porcentaje de empleados capacitados | 70-71 | España | ✓ |
| No discriminación | | | | | |
| Códigos de conducta Derechos humanos Diversidad e igualdad de oportunidades Tener políticas específicas sobre temas de ética e integridad | G4-HR3 | Número de casos de discriminación y medidas correctivas adoptadas | 71, 87 | Ferrovial | ✓(22) |
| Libertad de asociación y negociación colectiva | | | | | |
| Derechos humanos Conflictividad laboral | G4-HR4 | Identificación de centros y proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados, y medidas adoptadas para defender estos derechos | 70-71 | Ferrovial | ✓ |
| Trabajo infantil | | | | | |
| Derechos humanos | G4-HR5 | Identificación de centros y proveedores con un riesgo significativo de casos de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a la abolición de la explotación infantil | 70-71, 77 | Ferrovial | ✓ |
| Trabajo forzoso | | | | | |
| Derechos humanos | G4-HR6 | Centros y proveedores con un riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzoso, y medidas adoptadas para contribuir a la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso | 70-71, 77 | Ferrovial | ✓ |
| Medidas de seguridad | | | | | |
| Derechos humanos | G4-HR7 | Porcentaje del personal de seguridad que ha recibido capacitación sobre las políticas o procedimientos de la organización en materia de derechos humanos relevantes para las operaciones | Los vigilantes de seguridad de la sede de Ferrovial son contratados a través de una empresa que ha certificado que dichas personas han recibido la formación correspondiente. | Sede Ferrovial | ✓(1) |
| Derechos de la población indígena | | | | | |
| Derechos humanos Comunidad | G4-HR8 | Número de casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas y medidas adoptadas | Durante el ejercicio 2016, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas. Las controversias identificadas se describen en la página 70. | Ferrovial | ✓ |
| Evaluación | | | | | |
| Derechos humanos | G4-HR9 | Número y porcentaje de operaciones que han sido objeto de exámenes o evaluaciones de impactos en materia de derechos humanos | 70-71 Durante el ejercicio 2016, Ferrovial no ha realizado revisiones específicas para evaluar el impacto en materia de derechos humanos. | Ferrovial | ✓ |
| Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos | | | | | |
| | G4-HR10 | Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a los derechos humanos | 77 | Ferrovial | ✓(1) |
| Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa | G4-HR11 | Impactos negativos significativos en materia de derechos humanos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas adoptadas | 76-77 En el plano social, se han identificado impactos por incumplimiento en la entrega de documentación y por falta en los pagos a sus propios proveedores. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes | Ferrovial | ✓ |
| Mecanismos de reclamación en materia de derechos humanos | | | | | |
| Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas | G4-HR12 | Número de reclamaciones sobre derechos humanos que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación | 87 | Ferrovial | ✓(22) |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|--|-----------|---|---|-----------|-----------------|
| Aspectos materiales identifi ados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance* | Revisión |
| SOCIEDAD | | | | | |
| Comunidades locales | | | | | |
| Huella social. Comunidad. | G4-S01 | Porcentaje de operaciones donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de la comunidad local | 78-79 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-S02 | Centros de operaciones con efectos negativos significativos, posibles o reales, sobre las comunidades locales | Durante 2016, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativo significativo en las comunidades locales. | Ferrovial | ✓ (1) |
| | CRE7 | Número de personas que han sido desplazadas y/o reasentadas voluntaria e involuntariamente desglosado por proyecto. | 70 | Ferrovial | ✓ |
| Lucha contra la corrupción | | | | | |
| Tener políticas específicas sobre temas de ética e integridad. Fraude/Corrupción | G4-S03 | Número y porcentaje de operaciones en los que se han evaluado los riesgos relacionados con la corrupción y riesgos significativos detectados | 86-87 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-S04 | Políticas y procedimientos de comunicación y capacitación sobre la lucha contra la corrupción | 86-87 | Ferrovial | ✓ |
| | G4-S05 | Casos confirmados de corrupción y medidas adoptadas | 86-87 | Ferrovial | ✓ |
| Política pública | | | | | |
| Hacer públicas las políticas sobre temas de ética e integridad Disponer de una política específica de Gobierno Corporativo | G4-S06 | Valor de las contribuciones políticas, por país y destinatario | El Código Ético de Conducta de Ferrovial señala los niveles de aprobación que tiene que pasar cualquier tipo de pago a terceros, e indica que "Ferrovial proscribire los sobornos a autoridades y funcionarios públicos y prohíbe a sus empleados dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni 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 | | Ferrovial ✓ (2) |
| Prácticas de competencia desleal | | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-S07 | Número de demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia y resultado de las mismas | Ferrovial tiene 3 demandas por asuntos de competencia que no han sido objeto de sentencia firme. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | | Ferrovial ✓ |
| Cumplimiento regulatorio | | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-S08 | Valor monetario de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa | Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | | Ferrovial ✓ |
| Evaluación de la repercusión social de los proveedores | | | | | |
| Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa | G4-S09 | Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relacionados con la repercusión social | 77 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-S010 | Impactos negativos significativos y potenciales para la sociedad en la cadena de suministro, y medidas adoptadas | 76-77 En el plano social, se han identificado impactos por incumplimiento en la entrega de documentación y por falta en los pagos a sus propios proveedores. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercibimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. | Ferrovial | ✓ |
| Mecanismos de reclamación por impacto social | | | | | |
| Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas | G4-S011 | Número de reclamaciones sobre impactos sociales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación | 86-89 | Ferrovial | ✓ (22) |
| RESPONSABILIDAD SOBRE PRODUCTOS | | | | | |
| Salud y seguridad de los clientes | | | | | |
| Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes | G4-PR1 | Porcentaje de categorías de productos y servicios significativos cuyos impactos en materia de salud y seguridad se han evaluado para promover mejoras | 63-65 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-PR2 | Número de incidentes derivados del incumplimiento de la normativa o de los códigos voluntarios relativos a los impactos de los productos y servicios en la salud y la seguridad durante su ciclo de vida, desglosados en función del tipo de resultado de dichos incidentes | A 31 de diciembre de 2016, Ferrovial tiene abiertas 55 reclamaciones por incidentes de este tipo. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| Etiquetado de los productos y servicios | | | | | |
| Calidad del servicio Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes. Disponer de canales de comunicación con clientes y procesos de resolución de quejas Incumplimiento de la legislación | G4-PR3 | Tipo de información que requieren los procedimientos de la organización relativos a la información y el etiquetado de sus productos y servicios, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos que están sujetas a tales requisitos | 66-67 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-PR4 | Número de incumplimientos de la regulación y de los códigos voluntarios relativos a la información y al etiquetado de los productos y servicios, desglosados en función del tipo de resultado | No se han identificado incumplimientos en esta materia. | Ferrovial | ✓ |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | |
|--|-----------|---|---|---|
| Aspectos materiales identifi ados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance* Revisión |
| Calidad del servicio Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes. Disponer de canales de comunicación con clientes y procesos de resolución de quejas Incumplimiento de la legislación | G4-PR5 | Resultados de las encuestas para medir la satisfacción de los clientes | 66-67 | F. Agroman, S.A., Edytesa, S.A., Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L (Tecpresa) F. Agroman Chile, S.A." ✓ |
| | CRE8 | Tipo y número de certificaciones, clasificaciones y sistemas de etiquetado en materia de sostenibilidad para las nuevas construcciones, gestión, ocupación y reconstrucción. | Ver Anexo | Ferrovial ✓ |
| Comunicaciones de Marketing | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-PR6 | Venta de productos prohibidos o en litigio | Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | Ferrovial ✓ |
| | G4-PR7 | Número de casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing, tales como la publicidad, la promoción y el patrocinio, desglosados en función del tipo de resultado | Durante 2016, no se ha identificado ningún incumplimiento en esta materia. | Ferrovial ✓ |
| Privacidad de los clientes | | | | |
| Calidad del servicio Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes | G4-PR8 | Número de reclamaciones fundamentadas sobre la violación de la privacidad y la fuga de datos de los clientes | Durante el ejercicio 2016, no se han recibido reclamaciones sobre la violación de la privacidad y la fuga de datos personales de nuestros clientes. | Ferrovial ✓ |
| Cumplimiento regulatorio | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-PR9 | Costo de las multas significativas por incumplir la normativa y la legislación relativas al suministro y el uso de productos y servicios | Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial | Ferrovial ✓ |

* Con carácter general los datos de Broadpectrum se han consolidado desde Junio 2016. No obstante en algunos casos, ante la imposibilidad de conocer la información de dicho periodo se ha optado por consolidar el ejercicio completo. Este es el caso de Seguridad, Medio Ambiente, Agua y Residuos.

PRINCIPIOS DE REPORTE

Norma AA1000

La norma se basa en tres principios fundamentales:

- Inklusividad: Se analiza si la compañía ha identificado y comprendido los aspectos relevantes de su desempeño sostenible y presenta una información suficiente en calidad y cantidad. Para más información véase el apartado Asuntos Materiales de este capítulo.
- Relevancia: La información 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. Para más información véase la Tabla de Indicadores GRI-G4.
- Capacidad de respuesta: A lo largo del presente informe se incluye la información relativa a la respuesta dada por Ferrovial a las expectativas de los grupos de interés.

Guía GRI4

Los principios de la Guía GRI son:

- Definición del contenido de Informe:

- Materialidad: aspectos que reflejen los impactos significativos, sociales, ambientales y económicos de la organización o que podrían ejercer una influencia sustancial en las decisiones de los grupos de interés.
- Participación de los grupos de interés: identificar a los grupos de interés y describir en la memoria cómo ha dado respuesta a sus expectativas e intereses.
- Contexto de sostenibilidad: presentar el desempeño dentro del contexto más amplio de la sostenibilidad.
- Exhaustividad: la cobertura debe permitir que los grupos de interés puedan evaluar el desempeño de la organización informante.

- 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 comparable en el tiempo y con otras empresas por parte de los grupos de interés.
- Precisión: la información publicada tiene que ser precisa y detallada.
- 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.

ANEXO INDICADORES GRI

G4-10. CARACTERÍSTICAS DE LA PLANTILLA

Número de empleados por contrato laboral y sexo

| | Total | | 2015 | 2016 |
|------------------|--------|---------|--------|---------------|
| Jornada Completa | 81.770 | Hombres | 47.790 | 63.637 |
| | | Mujeres | 13.659 | 18.133 |
| Jornada Parcial | 14.231 | Hombres | 4.148 | 4.742 |
| | | Mujeres | 8.435 | 9.489 |

Número de empleados por tipo de contrato laboral y sexo

| | Total | | 2015 | 2016 |
|--------------------|--------|---------|--------|---------------|
| Contrato Temporal | 20.865 | Hombres | 11.908 | 15.662 |
| | | Mujeres | 4.197 | 5.203 |
| Contrato Indefinid | 75.136 | Hombres | 40.030 | 52.717 |
| | | Mujeres | 17.897 | 22.419 |

Número de empleados por tipo de contrato laboral y sexo

| | 2015 | 2016 | | |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | Hombres | Mujeres | Total |
| España | 38.062 | 24.655 | 15.940 | 40.595 |
| Reino Unido | 20.798 | 13.436 | 4.586 | 18.022 |
| Resto | 4.824 | 6.964 | 900 | 7.864 |
| EE.UU. y CANADÁ | 2.406 | 3.707 | 573 | 4.280 |
| Polonia | 4.638 | 4.082 | 1.216 | 5.298 |
| Chile | 3.242 | 4.592 | 399 | 4.991 |
| Australia | 62 | 10.943 | 4.008 | 14.951 |
| TOTAL | 74.032 | 68.379 | 27.622 | 96.001 |

G4-12. DESCRIBA LA CADENA DE SUMINISTRO DE LA ORGANIZACIÓN

Debido a la diversidad de actividades que realiza Ferrovial, la tipología de cadena de suministro es distinta para cada uno de los negocios. En torno al 96% de los proveedores se concentran en Construcción y Servicios, registrándose en ellos los mayores volúmenes de pedidos. El Comité de Compras Global, compuesto por los máximos representantes de compras de los negocios, coordina esta actividad, buscando posibles sinergias y compartir mejores prácticas.

En el área de Construcción la gran mayoría de las compras tienen como destino las obras en ejecución en cada momento. Una mínima parte va a las oficinas, departamentos y servicios que dan soporte a la ejecución de las mismas. La cadena de suministro está integrada por suministradores (fabricantes y distribuidores) y subcontratistas. Las características específicas de las cadena de suministro de Construcción son: elevado número de proveedores; grado de subcontratación importante, que varía dependiendo del tipo y dimensión de la obra y del país en el que se realiza; elevado porcentaje de proveedores locales, al estar el sector muy ligado al país/zona en el que se ejecuta cada obra; tipología de proveedores muy variada, desde grandes multinacionales con implantación global y altamente tecnificadas, hasta pequeños proveedores (principalmente subcontratistas) locales para trabajos menos cualificados; y necesidad de adaptación a los requerimientos de cada mercado local.

En el negocio de Servicios la cadena de suministro incluye a todos los proveedores principales y secundarios (proveedores de materias primas, suministros industriales o energía; proveedores de bienes de equipo, maquinaria y producto terminado) así como a los subcontratistas y prestadores de servicios involucrados en las actividades de la compañía, evaluándolos para asegurar una capacitación adecuada. En España, desde el departamento de Aprovisionamiento y Flota, se marcan las pautas a las diferentes áreas de negocio en lo relativo a la contratación con terceros y se gestionan todos los proveedores críticos involucrados en la prestación de servicios y suministro de productos para la compañía. En la parte internacional, cada país tiene su procedimiento de compras, basado en el Procedimiento de Compras Global definido por el Comité de Compras Global. En Reino Unido, la tipología de la cadena de suministro es muy diversa debido a la amplia gama de actividades que se llevan a cabo.

G4-54. CALCULE LA RELACIÓN ENTRE LA RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL DE LA PERSONA MEJOR PAGADA DE LA ORGANIZACIÓN EN CADA PAÍS DONDE SE LLEVEN A CABO OPERACIONES SIGNIFICATIVAS CON LA RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL MEDIA DE TODA LA PLANTILLA (SIN CONTAR A LA PERSONA MEJOR PAGADA) DEL PAÍS CORRESPONDIENTE.

| | 2015 | 2016 |
|------------------------|---------------|---------------|
| TOTAL Ferrovial | 186,70 | 195,44 |
| EE.UU. | 6,68 | 12,54 |
| España | 28,83 | 34,97 |
| Polonia | 21,27 | 23,08 |
| Reino Unido | 39,09 | 23,85 |
| Australia | - | 48,31 |
| Chile | - | 19,80 |

G4-55. CALCULE LA RELACIÓN ENTRE EL INCREMENTO PORCENTUAL DE LA RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL DE LA PERSONA MEJOR PAGADA DE LA ORGANIZACIÓN EN CADA PAÍS DONDE SE LLEVEN A CABO OPERACIONES SIGNIFICATIVAS CON EL INCREMENTO PORCENTUAL DE LA RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL MEDIA DE TODA LA PLANTILLA (SIN CONTAR A LA PERSONA MEJOR PAGADA) DEL PAÍS CORRESPONDIENTE

| | 2015 | 2016 |
|------------------------|--------------|---------------|
| TOTAL Ferrovial | 2,21% | 32,43% |
| EE.UU. | 14,25% | -0,23% |
| ESPAÑA | 2,67% | 8,60% |
| POLONIA | 4,89% | 8,45% |
| REINO UNIDO | 6,73% | 27,61% |
| CHILE | - | 24,60% |

Nota indicadores G4-54 y G4-55: en el salario de la persona mejor pagada se ha considerado el prorrateo a 8 años del ejercicio del Plan de Stock Options.

G4-EC1. VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

| VALOR ECONÓMICO GENERADO (M€) | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------------------------|--------------|---------------|---------------|
| a) Ingresos | 8.802 | 9.701 | 10.759 |
| Cifra de ventas | 8 | 9 | 7 |
| Otros ingresos de explotación | 25 | 34 | 44 |
| Ingresos financieros | 0 | 185 | 330 |
| Enajenaciones de inmovilizado | 159 | 277 | 214 |
| | 8.994 | 10.206 | 11.354 |

| VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO (M€) | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|-----------|------------|------------|
| b) Consumos y gastos ⁽¹⁾ | | | |
| Consumo | 1.131 | 1.143 | 1.267 |
| Otros gastos de explotación | 4.121 | 4.735 | 4.736 |
| c) Salarios y beneficios a empleados | | | |
| Gastos de personal | 2.575 | 2.805 | 3.819 |
| d) Gastos financieros y dividendos | | | |
| Dividendos a los accionistas | 278 | 269 | 226 |
| Operaciones de autocartera ⁽²⁾ | 235 | 247 | 317 |
| Gastos financieros | 430 | 533 | 447 |
| e) Impuestos | | | |
| Impuesto sobre sociedades | 138 | -30 | 245 |
| | 8.908 | 9.702 | 11.057 |
| VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€) | 85 | 504 | 297 |

(1) Los gastos de acción social del Grupo, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación, junto con los gastos de la Fundación se detallan en el Capítulo Compromiso Social.

(2) Reducción de capital mediante amortización de acciones en autocartera. Para más información consultar nota 5.1. Patrimonio Neto de las Cuentas Anuales Consolidadas.

G4-EN1. MATERIALES POR PESO, VALOR O VOLUMEN

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Papel (kg) | 596.291,12 | 940.303,12 | 748.106,49 |
| Madera (m ³) | 320.298,50 | 9980,62 | 63.946,43 |
| Betún (t) | 890.000,00 | 1.222.000,00 | 195.585,00 |
| Hormigón (t) | 7.747.000,00 | 7.692.545,00 | 6.571.997,00 |
| Maderas tropicales (m ³), en Ferrovial Agroman | 2,67 | 26,40 | 22,90 |
| Madera de origen garantizado (%) | 100,00 | 98,60 | 73,95 |

G4-EN2. PORCENTAJE DE LOS MATERIALES UTILIZADOS QUE SON MATERIALES RECICLADOS

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|
| Porcentaje de papel con sello FSC | 38,00% | 62,15% | 72,73% |
| Porcentaje de papel reciclado | 36,00% | 31,70% | 26,98% |

G4-EN3. CONSUMO ENERGÉTICO INTERNO

| | | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|--------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (GJ) | Diesel | 4.014.658,47 | 3.864.022,94 | 5.214.133,68 |
| | Fuel | 90.487,73 | 75.709,34 | 37.269,24 |
| | Gasolina | 326.871,24 | 244.814,45 | 352.611,99 |
| | GN | 1.786.842,66 | 2.514.034,67 | 2.224.775,94 |
| | LPG | 969,86 | 1.022,28 | 17.757,28 |
| | Propano | 10.192,16 | 7.969,02 | 5.482,99 |
| | Carbón | 86.252,30 | 206.180,13 | 276.997,69 |
| Consumo de Energía adquirida según fuentes primarias (GJ) | Carbón | 706.067,12 | 759.019,18 | 853.976,78 |
| | Gasoil | 121.260,00 | 120.163,86 | 138.881,99 |
| | Gas | 623.985,86 | 630.100,40 | 756.225,50 |
| | Biomasa | 51.758,49 | 67.724,79 | 76.191,14 |
| | Residuos | 9.928,77 | 12.112,65 | 14.429,57 |
| Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (GJ) | Resto | 346.846,98 | 448.336,57 | 532.407,93 |
| | Servicios | 226.378,32 | 244.505,92 | 298.999,04 |
| | Construcción | 503.532,07 | 416.886,73 | 392.064,31 |
| | Autopistas | 109.863,60 | 121.591,64 | 90.602,36 |
| Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (GJ) | Corporación | 4.432,56 | 4.575,39 | 4.549,02 |
| | Servicios | 92.870,23 | 93.149,98 | 104.771,54 |
| | Construcción | 48.463,78 | 92.096,24 | 243.007,32 |
| TOTAL (GJ) | Autopistas | 0,00 | 0,00 | 4.090,20 |
| | Corporación | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| TOTAL (GJ) | | 9.161.662,21 | 9.924.016,17 | 11.639.225,50 |

G4-EN3. CONSUMO ENERGÉTICO INTERNO

| ENERGÍA PRODUCIDA (GJ) | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| Energía Eléctrica por recuperación de biogás | 482.034 | 415.569 | 369.675 |
| Energía térmica por valorización de biogás | 136.964 | 241.604 | 197.104 |
| Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua | 114.192 | 157.595 | 41.405 |
| Energía eléctrica generada en secado térmico | 13.617 | 32.637 | 262.051 |
| TOTAL | 746.808 | 847.405 | 870.235 |

G4-EN8. CAPTACIÓN TOTAL DE AGUA SEGÚN LA FUENTE

| VALOR ECONÓMICO GENERADO (M€) | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------------------------|-----------|------------|------------|
| Consumo Agua (M³) | 1.751.878 | 5.753.782* | 5.405.901* |

* No comparable respecto al 2014 por cambio de metodología. Se ha modificado el dato publicado correspondiente al 2015 respecto al publicado en dicho ejercicio debido a nueva información disponible en 2016. Dicha modificación ha supuesto una reducción en el consumo del 18,5%.

G4-EN14. NÚMERO DE ESPECIES INCLUIDAS EN LA LISTA ROJA DE LA UICN Y EN LISTADOS NACIONALES DE CONSERVACIÓN CUYOS HÁBITATS SE ENCUENTRAN EN ÁREAS AFECTADAS POR LAS OPERACIONES, SEGÚN EL NIVEL DE PELIGRO DE EXTINCIÓN DE LA ESPECIE.

| Especie (nombre científico) | EPBC Act | TSC Act | Lista Roja de la UICN | Birds of Conservation Concern in Ireland (BoCCB) | Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal | ESA |
|-----------------------------|------------|------------|-----------------------|--|--|-------------------------|
| Anthus pratensis | | | Casi amenazado (NT) | "Red Status" | | |
| Ardea ibis | Rare | | Poco preocupante (LC) | | | |
| Austroptamobius pallipes | | | En Peligro (EN) | | | |
| Canis lupus | | | Poco preocupante (LC) | | En Peligro | |
| Caretta caretta | | | En Peligro (EN) | | En Peligro | |
| Dasyurus maculatus | Endangered | | Casi amenazado (NT) | | | |
| Dolichonyx oryzivorus | | | Poco preocupante (LC) | | | En Peligro |
| Egretta alba | Threatened | | Poco preocupante (LC) | | | |
| Ephippiorhynchus asiaticus | | Endangered | Casi amenazado (NT) | | | |
| Grus rubicundus | | Endangered | Poco preocupante (LC) | | | |
| Hirundo rustica | | | Poco preocupante (LC) | | | En Peligro |
| Juglans cinerea | | | | | | En Peligro de extinción |
| Margaritifera margaritifera | | | En Peligro (EN) | | | |
| Mixophyes iteratus | Endangered | | En Peligro (EN) | | | |
| Motacilla cinerea | | | Poco preocupante (LC) | "Red Status" | | |
| Mustela lutreola | | | Amenaza crítica (CR) | | | |
| Myotis lucifugus | | | Poco preocupante (LC) | | | En Peligro de extinción |
| Ninox strenua | | Vulnerable | Poco preocupante (LC) | | | |
| Numenius arquata | | | Casi amenazado (NT) | "Red Status" | | |
| Nyctalus azoreum | | | En Peligro (EN) | | En Peligro Crítico | |
| Pandion haliaetus | Vulnerable | | Poco preocupante (LC) | | | |
| Phascolarctos cinereus | Vulnerable | | Vulnerable (VU) | | | |
| Pluvialis apricaria | | | Poco preocupante (LC) | "Red Status" | | |
| Pseudophryne australis | | Vulnerable | Vulnerable (VU) | | | |
| Pteropus poliocephalus | Vulnerable | | Vulnerable (VU) | | | |
| Rostratula australis | Vulnerable | Endangered | | | | |
| Salmo Salar | | | Poco preocupante (LC) | | En Peligro Crítico | |
| Sclerophyll | | Vulnerable | | | | |
| Sturnella magna | | | Poco preocupante (LC) | | | En Peligro |

G4-EN15. EMISIONES DIRECTAS DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (ALCANCE 1)
G4-EN16. EMISIONES INDIRECTAS DE GASES DE EFECTO INVERNADERO AL GENERAR ENERGÍA (ALCANCE 2)

| | 2009 (Año base) | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| Budimex | 47.665 | 60.974 | 55.495 | 60.011 |
| Cadagua | 63.221 | 27.960 | 19.296 | 14.672 |
| Ferrovial Agroman | 74.934 | 70.110 | 75.544 | 121.029 |
| Webber | 52.194 | 30.629 | 30.796 | 38.626 |
| Ferrovial Corporación | 896 | 781 | 704 | 703 |
| Cintra | 15.684 | 15.045 | 17.671 | 13.739 |
| Amey | 147.608 | 128.927 | 113.241 | 107.967 |
| Broadspectrum | 59.161 | 59.161 | 59.161 | 59.161 |
| Ferrovial Servicios | 404.274 | 250.855 | 285.213 | 292.939 |
| TOTAL tCO₂ eq | 865.637 | 644.443 | 657.121 | 708.847 |

| Biogenic CO ₂ (tCO ₂ eq) | 2009 (año base) | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|-----------------|---------------|---------------|----------------|
| Cadagua | 1.191 | 53.339 | 52.143 | 59.149 |
| Ferrovial Servicios | 33.108 | 43.672 | 29.553 | 44.322 |
| TOTAL | 34.299 | 97.010 | 81.696 | 103.471 |

Se ha ajustado el año base a partir de las emisiones anuales 2016 de Broadspectrum extrapoladas al periodo de consolidación (desde Junio de 2016).

G4-EN17. OTRAS EMISIONES INDIRECTAS DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (ALCANCE 3)

Las actividades, productos y servicios incluidos en el Scope 3 son las siguientes:

- Purchased goods and services:** Incluyen las emisiones relacionadas con el ciclo de vida de los materiales comprados por Ferrovial que han sido utilizados en productos o servicios que la empresa ofrece. Esto incluye las emisiones derivadas de la compra de papel, madera, agua y otros materiales relevantes (hormigón y betún) descritos en el indicador EN1. No se incluyen datos de subcontratistas.
- Capital goods:** Incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año, en función de la información recogida en las Cuentas Anuales Consolidadas 2016.
- Fuel and energy related activities:** dentro de este apartado se considera la energía que es necesaria para producir los combustibles y electricidad que la empresa consume y la pérdida de electricidad en el transporte.
- Upstream transportation and distribution:** incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los principales productos adquiridos en el ejercicio.
- Waste generated in operations:** Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa que han sido reportados en 2016.
- Business travel:** Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa: tren, avión y taxis reportados por la principal agencia de viajes con las que trabaja el grupo en España.
- Employee commuting:** Incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo en las oficinas centrales en España.
- Investments:** Contabiliza las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos. A fecha de la publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes al 2016 por lo que se han considerado las emisiones de 2015.
- Use of sold products:** Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte terrestre gestionadas por Cintra.
- End of life treatment of sold products:** Esta categoría incluye exclusivamente las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte. Se han tenido en consideración exclusivamente las emisiones derivadas de los productos reportados en la categoría Purchased goods and services.
- Upstream leased assets:** Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de los clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza y gestiona el consumo.

| | 2009 (Año base) | 2014 | 2015* | 2016 |
|--|--------------------|------------------|------------------|------------------|
| Business travel | 403 | 11.271 | 9.900 | 9.117 |
| Capital Goods | | 672.295 | 607.931 | 354.953 |
| Employee commuting | | 1.379 | 1.547 | 3.183 |
| End of life treatment of sold products | | 171.155 | 23.130 | 44.605 |
| Fuel and energy related activities | | 147.894 | 164.466 | 192.553 |
| Purchased goods and services | | 750.808 | 601.164 | 503.661 |
| Upstream leased | 1.728 | 2.009 | | |
| Upstream transportation and distribution | | 451.359 | 492.843 | 418.575 |
| Use of sold product | | 732.877 | 844.645 | 622.625 |
| Waste generated in operations | | 221.378 | 261.947,00 | 231.225 |
| Investments | 814.108 | 650.761 | 636.150 | 636.150 |
| TOTAL | 816.239 | 3.813.186 | 3.643.724 | 3.016.646 |

*Los datos de emisiones de Scope 3 de 2015 se han recalculado en función de la mejor información disponible en 2016, siendo el impacto inferior al 1%.

G4-EN19. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACIÓN BIOGÁS | | | |
| GEI evitadas por la actividad de triaje (t CO ₂ eq) | 491.507 | 525.627 | 594.121 |
| GEI evitadas por la captación de biogás (t CO ₂ eq) | 953.942 | 889.483 | 795.586 |
| EMISIONES EVITADAS POR GENERACIÓN DE ENERGÍA | | | |
| En vertederos (t CO ₂ eq) | 40.932 | 37.718 | 33.509 |
| En plantas de Tratamiento de Agua (t CO ₂ eq) | 10.332 | 16.681 | 25.739 |
| EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES | | | |
| Electricidad comprada a terceros (t CO ₂ eq) | 17.338 | 23.156 | 31.964 |
| TOTAL | 1.514.051 | 1.492.665 | 1.480.919 |

EN20. EMISIONES DE SUSTANCIAS QUE AGOTAN EL OZONO

| Consumo de refrigerantes (kg) | HFC227ea | R407C | R410A |
|-------------------------------|----------|-------|-------|
| Amey | 4,00 | 9,00 | 20,00 |

Las emisiones asociadas a estos consumos son 70,59 t CO₂ eq

EN21. NOX, SOX Y OTRAS EMISIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS

| | NOx (Tn) | CO (Tn) | COVNM (Tn) | SOx (Tn) | Partículas (Tn) |
|--|------------|-----------|--------------|------------|-------------------|
| Emisiones procedentes de calderas | 115,64 | 46,03 | 11,23 | 154,57 | 30,39 |
| Emisiones procedentes de vehículos de automoción | 1.030,84 | 1.455,16 | 203,41 | 0,00 | 137,67 |
| Emisiones procedentes de Electricidad | 147,02 | 60,41 | 1,13 | 220,59 | 12,45 |
| | NOx (g/kg) | CO (g/kg) | COVNM (g/kg) | SOx (g/kg) | Partículas (g/kg) |
| Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción | 2.268,43 | 6.053,80 | 647,26 | 0,00 | 88,74 |

G4-EN23. PESO TOTAL DE LOS RESIDUOS, SEGÚN TIPO Y MÉTODO DE TRATAMIENTO

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|--------------|---------------|---------------|
| Residuos producidos de construcción y demolición (m³) | 1.182.554,78 | 2.353.518,92 | 1.628.147,24 |
| Total de tierras de excavación (m³) | 9.446.621,55 | 21.284.729,00 | 19.759.576,13 |
| Tierra vegetal reutilizada (m³) | 989.773,00 | 440.204,00 | 558.310,45 |
| Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra (m³) | 1.751.227,88 | 4.984.918,00 | 1.447.743,43 |
| Material reutilizado en obra (m³) | 6.176.211,39 | 5.910.889,00 | 11.692.838,70 |
| Material enviado a otra obra o relleno autorizado (m³) | 6.830.360,30 | 9.698.718,00 | 6.060.683,55 |
| Total residuos peligrosos (t) | 73.245,00 | 214.356,00 | 276.016,69 |
| Total residuos no peligrosos (t) | 622.614,00 | 549.399,00 | 627.897,69 |

G4-EN27. GRADO DE MITIGACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS CREB. TIPO Y NÚMERO DE CERTIFICACIONES, CLASIFICACIONES Y SISTEMAS DE ETIQUETADO EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD PARA LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES, GESTIÓN, OCUPACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN.
 Durante el ejercicio 2016, se ha trabajado en las siguientes obras con certificación energética:

| Ubicación | Descripción | Certificación |
|-----------|---|----------------------|
| Barcelona | REHAB.BIBLIOTECA LES CORTS - VIDRE | Certificación BREEAM |
| Madrid | Construcción de plataforma logística de distribución en parcelas P1.1.1 y 2 del sector SUNP-t2 Noroeste de Torrejón de Ardoz, Madrid. | Certificación LEED |

LA1. NÚMERO Y TASA DE CONTRATACIONES Y ROTACIÓN MEDIA DE EMPLEADOS, DESGLOSADOS POR GRUPO ETARIO, SEXO Y REGIÓN

A lo largo de 2016, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 25.699, lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 26,77% con respecto a la plantilla a cierre del ejercicio. Por género y grupo de edad, el desglose es el siguiente:

| | Hombres | Mujeres |
|---------------|---------|---------|
| Menores de 30 | 6,31% | 1,81% |
| Entre 30 y 45 | 7,56% | 2,99% |
| Mayores de 45 | 5,61% | 2,51% |

El índice de rotación media de 2016 desglosado por género y edad es el siguiente:

| | Hombres | Mujeres |
|---------------|---------|---------|
| Menores de 30 | 1,15% | 0,48% |
| Entre 30 y 45 | 1,49% | 0,60% |
| Mayores de 45 | 1,08% | 0,31% |

LA5. PORCENTAJE DE TRABAJADORES QUE ESTÁ REPRESENTADO EN COMITÉS FORMALES DE SEGURIDAD Y SALUD CONJUNTOS PARA DIRECCIÓN Y EMPLEADOS, ESTABLECIDOS PARA AYUDAR A CONTROLAR Y ASESORAR SOBRE PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|------|------|------|
| Porcentaje de trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud | 59 | 68 | 61,2 |

CRE6. PORCENTAJE DE LAS OPERACIONES DE LA ORGANIZACIÓN VERIFICADAS SEGÚN UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD INTERNACIONALMENTE RECONOCIDO.

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|------|------|------|
| Porcentaje Organización certificada bajo un sistema de gestión de seguridad y salud | 80 | 80 | 85 |

LA6. TIPO Y TASA DE LESIONES, ENFERMEDADES PROFESIONALES, DÍAS PERDIDOS, ABSENTISMO Y NÚMERO DE VÍCTIMAS MORTALES RELACIONADAS CON EL TRABAJO POR REGIÓN Y POR SEXO
NÚMERO Y TASA DE CONTRATACIONES Y ROTACIÓN MEDIA DE EMPLEADOS, DESGLOSADOS POR GRUPO ETARIO, SEXO Y REGIÓN

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|-------|-------|-------|
| Índice de Frecuencia | 23,34 | 20,00 | 15,00 |
| Índice de Gravedad | 0,45 | 0,43 | 0,33 |
| Tasa de absentismo | 5,26 | 5,16 | 4,31 |
| Índice de frecuencia de enfermedades profesionales | 0,52 | 0,86 | 0,40 |

Índice Frecuencia = número accidentes con baja * 1.000.000 / n° horas trabajadas
Índice gravedad = n° jornadas perdidas * 1.000 / n° horas trabajadas

LA9. PROMEDIO DE HORAS DE CAPACITACIÓN ANUALES POR EMPLEADO, DESGLOSADO POR SEXO Y POR CATEGORÍA LABORAL

| | 2015 | 2016 | Horas por empleado |
|--------------|------------------|----------------|--------------------|
| Corporación | 22.872 | 24.128 | 59,80 |
| Construcción | 154.435 | 121.855 | 12,90 |
| Servicios | 1.464.542 | 539.636 | 9,40 |
| Autopistas | 21.937 | 24.871 | 30,70 |
| Inmobiliaria | 108 | 304 | 2,60 |
| Aeropuertos | 3.362 | 1.475 | 57,80 |
| TOTAL | 1.667.255 | 712.268 | 10,50 |

* La información hace referencia únicamente al 71% del perímetro de la organización.

LA12. COMPOSICIÓN DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO Y DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y SEXO, EDAD, PERTENENCIA A MINORÍAS Y OTROS

| | | 2016 | | | | | Subtotal | Total |
|--------------|----------------|------------|----------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|-------|
| | | Directivos | Tit Superiores | Administrativos | Técnicos | | | |
| Corporación | Hombres | 64 | 141 | 31 | 3 | 239 | 419 | |
| | Mujeres | 12 | 128 | 40 | 0 | 180 | | |
| Construcción | Hombres | 150 | 4.664 | 454 | 9.479 | 14.747 | 16.919 | |
| | Mujeres | 9 | 1.617 | 355 | 191 | 2.172 | | |
| Servicios | Hombres | 185 | 4.330 | 3.136 | 45.177 | 52.828 | 77.776 | |
| | Mujeres | 42 | 1.390 | 4.076 | 19.440 | 24.948 | | |
| Autopistas | Hombres | 51 | 172 | 32 | 238 | 493 | 727 | |
| | Mujeres | 11 | 101 | 76 | 46 | 234 | | |
| Inmobiliaria | Hombres | 5 | 47 | 0 | 0 | 52 | 128 | |
| | Mujeres | 1 | 74 | 1 | 0 | 76 | | |
| Aeropuertos | Hombres | 0 | 20 | 0 | 0 | 20 | 32 | |
| | Mujeres | 0 | 7 | 5 | 0 | 12 | | |
| TOTAL | Hombres | 455 | 9.374 | 3.653 | 54.897 | 68.379 | 96.001 | |
| | Mujeres | 75 | 3.317 | 4.553 | 19.677 | 27.622 | | |

INFORME DE VERIFICACIÓN



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 de la información de Responsabilidad Corporativa incluida en el Informe Anual Integrado 2016 de Ferrovial

Al Consejo de Administración de Ferrovial S.A.

Alcance de nuestro trabajo

Hemos realizado la revisión, con el alcance de seguridad limitada, de la Información de Responsabilidad Corporativa (IRC) incluida en el Informe Anual Integrado 2016 (en adelante IAI o Informe) de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes (en adelante Ferrovial) cuyo alcance y cobertura se define en el Anexo "Responsabilidad Corporativa". Nuestro trabajo ha consistido en revisar:

- La adaptación de la IRC a la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI versión 4 (en adelante Guía G4), así como la fiabilidad y la adecuación de los contenidos correspondientes al ejercicio 2016 propuestos en dicha guía y en el Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliario.
- La información proporcionada en la IRC relativa a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta establecidos en la norma AA1000 *Accountability Principles Standard 2008 of AccountAbility* (AA1000APS).

Procedimientos realizados

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) para la emisión de informes de seguridad limitada 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 IAI, 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 2016 del Consejo de Administración, de sus Comisiones y 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 IRC en función del entendimiento de Ferrovial de los requerimientos de los grupos de interés descritos en el Anexo "Responsabilidad Corporativa".
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados a cada uno de los ámbitos de responsabilidad corporativa.
- Análisis de la adaptación de los contenidos de la IRC a los recomendados en la Guía G4 de GRI y comprobación de que los indicadores incluidos en el IAI 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 contenidos GRI y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Ferrovial.

Responsabilidades de Ferrovial y de Deloitte

- La formulación del IAI, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Ferrovial, los cuales son también responsables del diseño, implantación y mantenimiento de los sistemas de control interno de los que se obtiene la información. Nuestra responsabilidad es emitir un informe de revisión independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado.
- Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés 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 el Código Ético emitido por la International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA) basadas en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia profesional, diligencia, confidencialidad y profesionalidad.
- Deloitte mantiene de acuerdo con el International Standard on Quality Control (ISQC1), un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados en relación con el cumplimiento de requisitos éticos, normas profesionales y regulación aplicable.
- 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 de Informes de Responsabilidad Corporativa y, específicamente, en el desempeño económico, social y medioambiental, y en procesos de participación de grupos de interés.

Conclusiones

En la tabla de *Indicadores GRI-G4* se detallan los contenidos revisados, las limitaciones al alcance de la revisión y se identifican aquellos contenidos que no cubren todos los aspectos recomendados por la Guía G4, incluyendo los contenidos del Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliario. Como resultado de los procedimientos realizados y las evidencias obtenidas, salvo por los aspectos identificados en la tabla de *Indicadores GRI-G4*, no se ha puesto de manifiesto ningún asunto que nos haga creer que:

- La información de Responsabilidad Corporativa incluida en el IAI no haya sido preparada en todos los aspectos significativos, incluida la fiabilidad y la adecuación de los indicadores revisados, de acuerdo a las directrices de la Guía G4 de GRI.
- Ferrovial no ha aplicado los principios de Inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, tal y como se describe en el Anexo "Responsabilidad Corporativa" del IAI, 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.
 - ✓ 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.
 - ✓ Capacidad de respuesta: acciones y compromisos concretos con los que se responde a los aspectos materiales identificados.

Observaciones y Recomendaciones

Adicionalmente, hemos presentado a Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión y la información 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 y relevancia

Tal y como se indica en el Anexo "Responsabilidad Corporativa", en 2016 Ferrovial ha actualizado su estudio de materialidad mediante la realización de diversos análisis y consultas. Los asuntos identificados han sido priorizados en función de la madurez sectorial y su relevancia para una muestra de los principales grupos de interés, tanto internos como externos. Para mejorar la representatividad de los grupos de interés consultados y su inclusividad, sería recomendable tener en cuenta en la selección de la muestra el peso de los distintos negocios y países en los que Ferrovial tiene una presencia significativa.

Por otro lado, 2016 ha sido el último año del Plan 20.16 y el de la definición del Nuevo Plan 20.19. Si bien este nuevo Plan propone unos ámbitos de actuación y acciones específicas, Ferrovial debería seguir trabajando en la fijación de objetivos y en la asignación de recursos específicos en cada área de actividad, así como en el método de seguimiento, de forma que pueda medirse la contribución del Plan de RC a la consecución de los objetivos fijados y a la gestión de los riesgos y oportunidades en sostenibilidad.

Capacidad de respuesta

En 2016, Ferrovial ha actualizado y aprobado diversas Políticas en materia de cumplimiento y de control y gestión de riesgos. En 2017 Ferrovial deberá seguir trabajando en la impartición de la formación y en el desarrollo de procedimientos para la implantación efectiva de las mismas en todo el Grupo.

En lo que se refiere a la cadena de suministro, el negocio de Construcción ha avanzado en la definición de un catálogo de compras verdes y en la incorporación de la nueva Política Anticorrupción a contratos con proveedores. En este sentido, sería conveniente extender y homogeneizar la evaluación de proveedores en aspectos sociales, medioambientales y de gobierno en todo el Grupo, adaptando los sistemas de evaluación a la naturaleza y peculiaridad de cada negocio y geografía.

Ferrovial tiene implantada una metodología para el cálculo de la huella de carbono en toda su organización que, cada año, va ajustando y ampliando en lo que se refiere al Scope 3. La información obtenida en aplicación de dicha metodología, junto con otros análisis complementarios, será muy útil para valorar el impacto sobre el cambio climático de los nuevos proyectos o contratos a través de herramientas como el Análisis del Ciclo de Vida. Asimismo, el conocimiento acumulado puede servir para evaluar las implicaciones financieras del cambio climático, para identificar nuevas áreas de innovación y para proporcionar información a los clientes sobre las emisiones evitadas en la ejecución de los contratos.

Deloitte Advisory, S.L.



Helena Redondo
Madrid, 27 de febrero de 2017





FOTO: Asfaltado de circuito en Torarcón, Cuenca, (España)



II. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

ÍNDICE

| | | |
|----------|--|------------|
| A | ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015 | 121 |
| B | CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015 | 122 |
| C | ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015 | 123 |
| D | ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015 | 124 |
| E | ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015 | 125 |
| F | NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2016 | 126 |
| | SECCIÓN 1: PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y BASES DE PRESENTACIÓN | |
| 1.1 | ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN | 126 |
| 1.2 | ACTIVOS Y PASIVOS MANTENIDOS PARA LA VENTA | 129 |
| 1.3 | BASES DE PRESENTACIÓN Y POLÍTICAS CONTABLES | 129 |
| 1.4 | TIPO DE CAMBIO | 137 |
| 1.5 | INFORMACIÓN POR SEGMENTOS | 137 |
| | SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO: | |
| 2.1 | INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 138 |
| 2.2 | CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN | 139 |
| 2.3 | GASTOS DE PERSONAL | 139 |
| 2.4 | RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES | 139 |
| 2.5 | DETERIOROS Y ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO | 140 |
| 2.6 | RESULTADO FINANCIERO | 140 |
| 2.7 | PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA | 141 |
| 2.8 | IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS | 142 |
| 2.9 | RESULTADO DE MINORITARIOS | 145 |
| 2.10 | RESULTADO NETO POR ACCIÓN | 145 |
| | SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE: | |
| 3.1 | FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES | 147 |
| 3.2 | ACTIVOS INTANGIBLES | 151 |
| 3.3 | INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS | 152 |
| 3.4 | INMOVILIZADO MATERIAL | 154 |
| 3.5 | INVERSIONES EN ASOCIADAS | 155 |
| 3.6 | ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES | 159 |
| | SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE: | |
| 4.1 | EXISTENCIAS | 160 |
| 4.2 | DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO | 160 |
| 4.3 | ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO | 162 |
| 4.4 | INFORMACIÓN RELATIVA A CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN Y OTROS (GRADO DE AVANCE) | 163 |
| | SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN: | |
| 5.1 | PATRIMONIO NETO | 165 |
| 5.2 | DEUDA NETA CONSOLIDADA | 167 |
| 5.3 | FLUJO DE CAJA | 174 |
| 5.4 | GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL | 176 |
| 5.5 | DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE | 179 |
| | SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES: | |
| 6.1 | INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS | 183 |
| 6.2 | DÉFICIT DE PENSIONES | 183 |
| 6.3 | PROVISIONES | 184 |
| 6.4 | OTRAS DEUDAS | 186 |
| 6.5 | PASIVOS CONTINGENTES, ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS | 186 |
| 6.6 | RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN | 191 |
| 6.7 | SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES | 193 |
| 6.8 | INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON VINCULADAS | 194 |
| 6.9 | SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS | 196 |
| 6.10 | HONORARIOS AUDITORES | 196 |
| 6.11 | ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE | 197 |
| 6.12 | COMENTARIOS A LOS ANEXOS | 197 |

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015

| Activo (millones de euros) | Nota | 2016 | 2015 |
|--|------|---------------|---------------|
| Activos no corrientes | | 15.647 | 16.821 |
| Fondo de comercio de consolidación | 3.1 | 2.170 | 1.885 |
| Activos intangibles (*) | 3.2 | 503 | 234 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 3.3 | 7.145 | 8.544 |
| Activos modelo intangible | | 6.168 | 6.957 |
| Activos modelo cuenta a cobrar | | 977 | 1.587 |
| Inversiones inmobiliarias (*) | | 6 | 15 |
| Inmovilizado material (*) | 3.4 | 731 | 491 |
| Inversiones en asociadas | 3.5 | 2.874 | 3.237 |
| Activos financieros no corrientes | 3.6 | 735 | 755 |
| Préstamos otorgados a sociedades asociadas | | 374 | 411 |
| Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros | | 249 | 261 |
| Resto de cuentas a cobrar | | 112 | 83 |
| Impuestos diferidos | 2.8 | 1.051 | 1.254 |
| Derivados financieros a valor razonable largo plazo | 5.5 | 432 | 406 |
| Activos corrientes | | 7.750 | 8.563 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 1.2 | 624 | 2.418 |
| Existencias | 4.1 | 516 | 387 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | | 186 | 135 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 4.2 | 2.828 | 2.320 |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | | 2.199 | 1.821 |
| Otras cuentas a cobrar a corto plazo | | 629 | 499 |
| Tesorería y equivalentes | 5.2 | 3.578 | 3.279 |
| Sociedades de proyectos de infraestructuras | | 277 | 306 |
| Caja restringida | | 62 | 36 |
| Resto de tesorería y equivalentes | | 215 | 270 |
| Sociedades ex-proyectos | | 3.301 | 2.973 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 5.5 | 18 | 23 |
| TOTAL ACTIVO | | 23.397 | 25.384 |

| Pasivo y patrimonio neto (millones de euros) | Nota | 2016 | 2015 |
|---|------------|---------------|---------------|
| Patrimonio neto | 5.1 | 6.314 | 6.541 |
| Patrimonio neto atribuible a los accionistas | | 5.597 | 6.058 |
| Patrimonio neto atribuible a los socios externos | | 717 | 483 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 6.1 | 1.118 | 1.088 |
| Pasivos no corrientes | | 10.409 | 9.314 |
| Déficit de pensiones | 6.2 | 174 | 46 |
| Provisiones a largo plazo | 6.3 | 757 | 838 |
| Deuda financiera | 5.2 | 7.874 | 6.697 |
| Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras | | 5.310 | 5.320 |
| Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos | | 2.564 | 1.376 |
| Otras deudas | 6.4 | 200 | 171 |
| Impuestos diferidos | 2.8 | 967 | 1.124 |
| Derivados financieros a valor razonable | 5.5 | 436 | 438 |
| Pasivos Corrientes | | 5.556 | 8.442 |
| Pasivos clasificados como mantenidos para la venta | 1.2 | 440 | 2.690 |
| Deuda financiera | | 302 | 1.385 |
| Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras | | 200 | 1.297 |
| Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos | | 102 | 88 |
| Derivados financieros a valor razonable | 5.5 | 69 | 259 |
| Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes | | 150 | 138 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | 4.3 | 3.893 | 3.346 |
| Acreedores comerciales | | 2.299 | 1.996 |
| Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado | | 989 | 887 |
| Otras cuentas a pagar a corto plazo | | 605 | 464 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 6.3 | 702 | 622 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | | 23.397 | 25.384 |

(*) 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 1.1 a 6.6.2 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera a 31 de diciembre de 2016.

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015

| (Millones de euros) | Nota | 2016 | | | 2015 | | |
|--|------|-------------------------------------|--------------------------------|---------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| | | Antes de ajustes Valor Razonable | (*) Ajustes Valor Razonable | Total 2016 | Antes de ajustes Valor Razonable | (*) Ajustes Valor Razonable | Total 2015 |
| Cifra de ventas | | 10.759 | 0 | 10.759 | 9.701 | 0 | 9.701 |
| Otros ingresos de explotación | | 7 | 0 | 7 | 9 | 0 | 9 |
| TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 2.1 | 10.765 | 0 | 10.765 | 9.709 | 0 | 9.709 |
| Consumos | 2.2 | 1.267 | 0 | 1.267 | 1.143 | 0 | 1.143 |
| Otros gastos de explotación | 2.2 | 4.736 | 0 | 4.736 | 4.735 | 0 | 4.735 |
| Gastos de personal | 2.3 | 3.819 | 0 | 3.819 | 2.805 | 0 | 2.805 |
| TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN | | 9.821 | 0 | 9.821 | 8.683 | 0 | 8.683 |
| Resultado bruto de explotación | 2.4 | 944 | 0 | 944 | 1.027 | 0 | 1.027 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | | 342 | 0 | 342 | 256 | 0 | 256 |
| Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado | 2.4 | 602 | 0 | 602 | 770 | 0 | 770 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado (**) | 2.5 | 330 | -6 | 324 | 185 | -54 | 131 |
| Resultado de explotación | | 932 | -6 | 926 | 955 | -54 | 901 |
| Resultado financiero financiación | | -305 | 0 | -305 | -463 | 0 | -463 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | | -7 | -12 | -20 | -12 | -188 | -200 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | | -313 | -12 | -325 | -474 | -188 | -662 |
| Resultado financiero financiación | | -49 | 0 | -49 | -35 | 0 | -35 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | | -4 | -13 | -18 | 12 | 49 | 61 |
| Resultado financiero sociedades ex-proyectos | | -53 | -13 | -66 | -24 | 49 | 26 |
| Resultado financiero | 2.6 | -365 | -26 | -391 | -498 | -138 | -637 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | 3.5 | 214 | -132 | 82 | 275 | 37 | 312 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | | 780 | -164 | 617 | 732 | -155 | 577 |
| Impuesto sobre sociedades | 2.8 | -245 | 11 | -233 | 25 | 30 | 54 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | | 536 | -153 | 383 | 757 | -126 | 631 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | 536 | -153 | 383 | 757 | -126 | 631 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | 2.9 | -11 | 4 | -7 | 33 | 56 | 89 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | | 525 | -149 | 376 | 790 | -70 | 720 |
| Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido) | 2.10 | | | 0,51/0,51 | | | 0,98/0,98 |

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 5.5), deterioro de activos y pasivos (Nota 2.5) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 2.7).

(**) La línea de Deterioros y enajenación de inmovilizado recoge principalmente los resultados por deterioros de activos y el resultado por venta y enajenación de participaciones en empresas del Grupo o asociadas. Cuando, como consecuencia de dichas enajenaciones, tiene lugar una pérdida de control, la plusvalía correspondiente a la puesta a valor razonable de la participación mantenida se presenta en la columna de ajustes de valor razonable.

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada a 31 de diciembre de 2016.

C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015

| (Millones de euros) | Nota | 2016 | 2015 |
|--|------|-------------|------------|
| a) Resultado consolidado del ejercicio | | 383 | 631 |
| Atribuido a la Sociedad Dominante | | 376 | 720 |
| Atribuido a socios externos | | 7 | -89 |
| b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio | 5.1 | -435 | 96 |
| <u>Sociedades Integración Global</u> | | -202 | 191 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | 5.5 | -38 | 69 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | 6.2 | -153 | 48 |
| Diferencias de conversión | | -83 | 111 |
| Efecto impositivo | | 72 | -38 |
| <u>Sociedades Mantenidas para la venta</u> | | -99 | -11 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | | -148 | 15 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | | 0 | 0 |
| Diferencias de conversión | | 49 | -25 |
| Efecto impositivo | | 0 | -1 |
| <u>Sociedades Puesta en Equivalencia</u> | | -134 | -84 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | | -17 | 23 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | | -90 | -1 |
| Diferencias de conversión | | -45 | -95 |
| Efecto impositivo | | 17 | -12 |
| c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias | 5.1 | 141 | 190 |
| <u>Sociedades Integración Global</u> | | -48 | 188 |
| Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias | | 15 | 244 |
| Efecto impositivo | | -63 | -57 |
| <u>Sociedades Puesta en Equivalencia</u> | | 189 | 2 |
| Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias | | 192 | 3 |
| Efecto impositivo | | -3 | -1 |
| α+β+γ total resultado global | | 88 | 916 |
| Atribuido a la Sociedad Dominante | | 89 | 898 |
| Atribuido a socios externos | | -1 | 19 |

(*)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 5.1).

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global a 31 de diciembre de 2016.

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2015

| (Millones de euros) | 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 |
|---|----------------|------------------|-----------------|------------------|--------------------------|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Saldo a 31.12.2015 | 146 | 1.202 | 963 | -16 | -805 | 4.567 | 6.058 | 483 | 6.541 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | | | | | 376 | 376 | 7 | 383 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio | | | | | -287 | | -287 | -8 | -295 |
| Total ingresos y gastos reconocidos | 0 | 0 | 0 | 0 | -287 | 376 | 89 | -1 | 88 |
| Acuerdo dividendo flexible | 3 | | | | | -230 | -226 | | -226 |
| Otros dividendos | | | | | | | 0 | -25 | -25 |
| Operaciones de autocartera | -3 | | -313 | -26 | | 25 | -317 | | -317 |
| Retribución al accionista | 0 | 0 | -313 | -26 | 0 | -205 | -544 | -25 | -569 |
| Ampliaciones/reducciones capital | | | | | | | 0 | 45 | 45 |
| Sistemas retributivos vinculados a la acción | | | | | | -17 | -17 | 0 | -17 |
| Otros movimientos | | | 0 | 1 | | 9 | 10 | 215 | 225 |
| Otras transacciones | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | -8 | -7 | 260 | 253 |
| Saldo a 31.12.2016 | 147 | 1.202 | 650 | -41 | -1.092 | 4.731 | 5.597 | 717 | 6.314 |

| (Millones de euros) | 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 |
|---|----------------|------------------|-----------------|------------------|--------------------------|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Saldo a 31.12.2014 | 146 | 1.202 | 1.218 | -4 | -983 | 4.092 | 5.672 | 349 | 6.021 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | | | | | 720 | 720 | -89 | 631 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio | | | | | 178 | | 178 | 108 | 285 |
| Total ingresos y gastos reconocidos | 0 | 0 | 0 | 0 | 178 | 720 | 898 | 19 | 916 |
| Acuerdo dividendo flexible | 2 | | | | | -269 | -267 | | -267 |
| Otros dividendos | | | | | | | 0 | -48 | -48 |
| Operaciones de autocartera | -2 | | -247 | -16 | | | -265 | | -265 |
| Retribución al accionista | 0 | 0 | -247 | -16 | 0 | -269 | -532 | -48 | -580 |
| Ampliaciones/reducciones capital | | | | | | | 0 | 100 | 100 |
| Sistemas retributivos vinculados a la acción | | | | | | -51 | -51 | -1 | -52 |
| Otros movimientos | | | -9 | 4 | | 76 | 71 | 64 | 136 |
| Otras transacciones | 0 | 0 | -9 | 4 | 0 | 25 | 20 | 164 | 184 |
| Saldo a 31.12.2015 | 146 | 1.202 | 963 | -16 | -805 | 4.567 | 6.058 | 483 | 6.541 |

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2016.

E. FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2016

| (Millones de euros) | Nota | 2016 | 2015 |
|--|-----------|--------------|--------------|
| Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante | 2.10 | 376 | 720 |
| Ajustes al resultado | | 568 | 307 |
| <i>Minoritarios</i> | | 7 | -89 |
| <i>Impuesto</i> | | 233 | -54 |
| <i>Resultado por equivalencia</i> | | -82 | -312 |
| <i>Resultado financiero</i> | | 391 | 637 |
| <i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i> | | -324 | -131 |
| <i>Amortizaciones</i> | | 342 | 256 |
| Resultado Bruto de explotación (RBE) | 2.4 | 944 | 1.027 |
| Pago de Impuesto | 2.8.1 | -147 | -61 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | 5.3 | -52 | -234 |
| Cobro dividendos proyectos Infraestructuras | 3.5 | 427 | 399 |
| Flujo de operaciones | 5.3 | 1.172 | 1.130 |
| Inversión en inmovilizado material/inmaterial | 3.2 y 3.4 | -177 | -177 |
| Inversión proyectos Infraestructuras | 3.3 | -388 | -556 |
| Préstamos otorgados a sociedades asociadas/ adquisición de sociedades | | -736 | -106 |
| Inversión caja restringida largo plazo | | -12 | 85 |
| Desinversión proyectos Infraestructuras | | 0 | 0 |
| Desinversión/venta sociedades | 1.1.3 | 340 | 74 |
| Flujo de inversión | | -973 | -680 |
| Flujo antes de financiación | | 198 | 450 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | | 53 | 119 |
| <i>Dividendo flexible</i> | | -226 | -267 |
| <i>Compra de Autocartera</i> | | -317 | -265 |
| Remuneración al accionista | 5.1 | -544 | -532 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | | -24 | -44 |
| Otros movimientos de fondos propios | | 0 | 0 |
| Flujo financiación propia | | -515 | -457 |
| Intereses pagados | 2.6 | -385 | -354 |
| Intereses recibidos | 2.6 | 34 | 10 |
| Aumento endeudamiento financiero | | 1.529 | 837 |
| Disminución endeudamiento financiero | | -548 | -580 |
| Flujo de financiación | | 115 | -544 |
| Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes | | 18 | -36 |
| Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación | | -32 | -30 |
| Variación tesorería y equivalentes | 5.2 | 299 | -160 |
| Tesorería y equivalentes al inicio del periodo | | 3.279 | 3.439 |
| Tesorería y equivalentes al final del periodo | | 3.578 | 3.279 |

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2016.

F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2016

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Esta sección desglosa la información que se considera relevante conocer con carácter previo a la lectura de los estados financieros de Ferrovial.

BASES DE PRESENTACIÓN Y NUEVAS NORMAS CONTABLES

Los estados financieros consolidados de Ferrovial, han sido elaborados conforme a las normas NIIF aplicables en la Unión Europea. En la nota 1.3 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas.

En el ejercicio 2016 no ha habido cambios en las políticas contables o nuevas normas aplicadas que hayan tenido efecto relevante.

Respecto a la nueva norma NIIF 15 (ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes), aunque dicha norma no es de aplicación obligatoria hasta 2018, la compañía ha decidido que la aplicará de forma anticipada en 2017. En la nota 1.3.1 se desarrollan con más detalle los impactos estimados de dicha aplicación, igualmente se realiza un análisis del posible impacto de las normas NIIF 9 (instrumentos financieros) e NIIF 16 (arrendamientos).

ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD

Dentro de los desgloses que se presentan en estos estados financieros, destacan por su relevancia todos los relativos a la separación entre sociedades de proyectos de infraestructuras y resto (ver nota 1.1.2 para su definición). Igualmente destacan los relativos a dos de los principales activos del grupo, la participación en el 25% del capital de HAH, sociedad titular del aeropuerto de Heathrow y la participación en el 43,23% de la sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá).

Cambios en el perímetro de consolidación y activos y pasivos mantenidos para la venta:

En la nota 1.3.1 se da información detallada de las principales variaciones en el perímetro de consolidación del presente ejercicio.

Los cambios más relevantes en 2016 han sido:

- La compra en el mes de mayo de 2016, de la sociedad australiana Broadpectrum en la división de servicios.

- La venta en la división de autopistas de Chicago Skyway, de un porcentaje de participación en las autopistas irlandesas M3 y M4-M6, la clasificación a mantenidos para la venta de las autopistas portuguesas y la salida del perímetro de consolidación de la autopista de Estados Unidos SH-130, al considerar que se ha perdido el control en base a la evolución del proceso de concurso de acreedores (Chapter 11) en el que se encuentra inmersa.

El principal efecto en los estados financieros de estas operaciones se produce en la deuda neta, reduciéndose la posición neta de tesorería exproyectos debido principalmente a la compra de Broadpectrum con un impacto de -934 millones de euros (499 por la compra de las acciones y 435 por la deuda incorporada) y reduciéndose la deuda neta de proyectos por la desconsolidación de la SH130 por importe de 1.420 millones de euros y 388 millones por la clasificación a mantenidos para la venta de las autopistas portuguesas.

JUICIOS Y ESTIMACIONES

En esta sección se incluyen las principales estimaciones que Ferrovial ha utilizado para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos (ver nota 1.3.4)

TIPO DE CAMBIO

Aunque la moneda funcional de Ferrovial es el euro, una parte significativa de las actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro, destacando la exposición a la libra esterlina, dólar americano, canadiense y australiano, y el zloty polaco. La evolución de dichas monedas frente al euro se ilustra en la nota 1.4.

A lo largo del ejercicio 2016 se ha producido una apreciación significativa del euro frente a la libra esterlina, efecto influenciado por el proceso de salida de Reino Unido de la Unión Europea (BREXIT), y cuyos posibles riesgos se comentan en la nota 5.4 (gestión de riesgos financieros y de capital), así como en el apartado de riesgos del Informe de Gestión. Con respecto a las demás monedas, el euro se ha depreciado frente al dólar americano, y canadiense (monedas en las que se encuentran las principales autopistas del grupo), y se ha apreciado con respecto al zloty polaco.

1.1. BASES DE PRESENTACIÓN ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

1.1.1. Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación al Grupo, de forma que 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.

1.1.2 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo II. 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 de información conforme a lo indicado en la NIIF 8:

- Construcción: Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como 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. Debido a las nuevas adquisiciones, también se han añadido otros servicios como el mantenimiento de instalaciones energéticas e industriales.
- Autopistas: Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- Aeropuertos: Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

En la página “web” www.ferrovial.com pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

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, en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar), 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, los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras y las inversiones o desinversiones en el capital de los mismos, y por otro lado el flujo de los proyectos que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de estos. Además, puede consultarse una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo II.

También es importante destacar que dos de los principales activos del grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH) sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido) y al 43,23% en ETR 407 sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde el ejercicio 2011 y 2010, respectivamente. Con el objeto de dar una información detallada sobre ambas sociedades en la Nota 3.5 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.

1.1.3. Cambios en el perímetro de consolidación

A continuación se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en el año 2016. La información ha sido preparada teniendo en cuenta la NIIF 3, y el resto de detalles requeridos por la norma que no figuran en esta nota, están en la correspondiente al fondo de comercio de consolidación (ver Nota 3.1).

Servicios: Adquisición de Broadpectrum:

La variación más relevante con respecto al ejercicio de 2015 se produce como consecuencia de la adquisición de la compañía Broadpectrum, una de las empresas líderes del sector de servicios en Australia, que presta una amplia gama de servicios, tales como el mantenimiento de infraestructuras, de instalaciones industriales y energéticas y diferentes servicios de carácter social. La compañía tiene además presencia en otros países como Nueva Zelanda, EEUU, Canadá y Chile.

Ferrovial logró hacerse con el control de esta compañía mediante una Oferta Pública de Adquisición (OPA) que finalmente se cerró con un precio de 1,50 dólares australianos por acción, y que se completó el 13 de mayo de 2016, con la toma de control, una vez que se nombraron los nuevos miembros del Consejo de Administración de la sociedad. Por lo tanto, se ha procedido a la integración de sus estados financieros en el perímetro de consolidación del Grupo a partir del 31 de mayo del presente ejercicio. El precio pagado por las acciones asciende a 769 millones de dólares australianos (499 millones de euros). La cifra de ventas de Broadpectrum a cierre del año es de 1.446 millones de euros (7 meses), mientras que el resultado aportado a Ferrovial fue de -18 millones de euros, que incluye la amortización del activo intangible generado en el proceso de asignación del precio de compra (ver nota 3.1).

Servicios: Otras adquisiciones

Adicionalmente a lo largo del ejercicio 2016 se han completado otras tres adquisiciones en la actividad de servicios dos en España y una en Polonia. En la tabla adjunta se incluyen los principales datos de dichas adquisiciones:

| | Siemsa | Biotrán | Amest Kamiensk |
|-----------------------------|--|---|-----------------------------------|
| Actividad | Servicios para sectores energía, petroquímico e industrial | Gestión de residuos del sector farmacéutico | Planta de tratamiento de residuos |
| Fecha de adquisición | 25 de febrero | 22 de julio | 18 de enero |
| Precio de adquisición (€) | 17 millones | 11 millones | 8 millones |
| % participaciones adquirido | 100% | 100% | 80% |
| Ventas | 47 | 4 | 4 |
| Resultado | 2 | 1 | 0 |

Construcción: Adquisición de Pepper Lawson

En 2016 se ha adquirido la compañía estadounidense de construcción Pepper Lawson Construction, especializada en infraestructuras de agua y edificación no residencial. Esta operación se concretó el 6 de abril por un precio de las acciones de 12 millones de dólares (11 millones de euros) fecha en la que se comenzaron a consolidar sus estados financieros en el Grupo. La facturación de dicha empresa ascendió a 31 de diciembre de 2016 ascendió a 124 millones de euros, mientras que su resultado fue de -3 millones de euros.

Autopistas: Venta definitiva de autopistas Chicago Skyway e irlandesas.

Además, durante el primer semestre del 2016 se han completado los acuerdos de venta de las autopistas Chicago Skyway y las autopistas irlandesas Eurolink M3 y M4-M6, iniciados el pasado ejercicio y descritos en la Nota 1.2 de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2015. En el caso de Chicago Skyway, la operación se ha saldado con una plusvalía neta de 103 millones de euros. En el caso de las autopistas irlandesas, la plusvalía total ha sido de 21 millones de euros en el resultado neto, incluida la puesta a valor razonable del 20% de participación retenida (6 millones de euros en resultado neto).

El importe cobrado en el ejercicio por estas operaciones ha ascendido a 289 millones de euros (230 millones de euros por la venta de Chicago Skyway y 59 millones de euros por la venta de las autopistas irlandesas), que junto a otras desinversiones de menor cuantía han generado un impacto total en el flujo de caja de 340 millones de euros (Nota 5.3).

Autopistas: Acuerdo de venta de autopistas portuguesas:

Adicionalmente, en junio de 2016 se produjo un acuerdo de compra venta de las autopistas portuguesas Euroscut Algarve y Norte Litoral con el fondo holandés DIF por 159 millones de euros, reteniendo Ferrovial un porcentaje de participación del 48% y el 49% en cada una de las autopistas. Estas ventas están, a la fecha de cierre de los presentes estados financieros, pendientes de las autorizaciones de los organismos correspondientes, por lo que se han reclasificados sus activos y pasivos a la línea de mantenidos para la venta (ver nota 1.2).

Autopistas: Desconsolidación SH-130

Dicha sociedad ha salido del perímetro de consolidación en diciembre de 2016. La sociedad se encontraba en proceso de concurso de acreedores ("Chapter 11") desde el pasado mes de marzo de 2016. Como solución a dicho proceso, el juez responsable del concurso aprobó el pasado 5 de diciembre toda la documentación necesaria para la posterior votación del plan de reorganización de la sociedad concesionaria propuesto por los acreedores, por el que Cintra vende su participación a estos últimos a un precio simbólico de un dólar, saliendo del accionariado.

Por su parte, el 8 de diciembre, la concesionaria y los principales acreedores firmaron un acuerdo de apoyo al mencionado plan de reorganización, que supone la pérdida de control por parte de Cintra. El acuerdo de apoyo fue aprobado por acreedores que representaban el 50% de la deuda con devengo de intereses, mayoría requerida por la ley concursal para que el plan de reorganización entre en vigor. Dicha aprobación se ratificó posteriormente en votación de 11 de enero celebrada ante el juez.

La ejecución final del plan está pendiente del cumplimiento de una serie de trámites formales, que permitan un traspaso ordenado de la gestión de la sociedad. Como resultado de la firma del acuerdo de 8 de diciembre, se ha concluido que conforme a lo dispuesto en la NIIF 10 procede desconsolidar la participación de dicha sociedad al cierre del ejercicio 2016, al no tener ya la capacidad presente para dirigir las actividades relevantes de la sociedad y no estar expuesto a rendimientos variables procedentes de la misma. Los compromisos asumidos por SH-130 con sus acreedores, aprobados en el marco judicial del concurso, le impiden dirigir la compañía de forma similar a si no estuviera en concurso, en la medida en que no tiene capacidad para gestionar las actividades más relevantes de la misma, y las actuaciones del órgano de administración y equipo directivo tienen como único objetivo minimizar cualquier impacto que suponga poner en riesgo el plan de viabilidad aprobado con los acreedores.

Esta operación ha supuesto el reconocimiento una plusvalía bruta de 52 millones de euros (30 millones de euros en resultado neto), correspondientes a las pérdidas previamente registradas por encima del capital invertido del proyecto (169 millones de euros), y una reducción de la deuda neta de 1.421 millones de euros.

Aeropuertos: Adquisición de Transchile

El 6 de octubre de 2016, se produjo la adquisición de Transchile Charrúa Transmisión, compañía propietaria de una línea de transmisión de 204 kilómetros entre las subestaciones de Charrúa y Cautín en Chile, por un importe de inversión inicial de 115 millones de dólares estadounidenses (102 millones de euros), con una posterior devolución de dicha inversión por importe de 45 millones de dólares (40 millones de euros), resultando una inversión neta de 70 millones de dólares (62 millones de euros). La cifra de ventas de Transchile ascendió a 2 millones de euros, y registró un resultado de - 1 millón de euros.

Mediante dicha adquisición Ferrovial entra en la actividad de desarrollo de infraestructura de transporte de electricidad. Dado que esta nueva área va a ser gestionada por el equipo directivo responsable del segmento de aeropuertos, conforme a lo indicado en el párrafo 5 de la NIIF 8, la nueva actividad será reportada dentro de dicho segmento de negocio.

Nuevos proyectos: Autopistas I-66 y Eslovaquia

I-66

En noviembre de 2016, Cintra en consorcio con el fondo de infraestructuras Meridiam, fue seleccionada para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del proyecto de transformación una la autopista en Virginia, I-66. Por un valor superior a los 3.000 millones de euros. El proyecto comprende la construcción de 35 kilómetros a lo largo del corredor de la I-66 de acceso a Washington entre la Ruta 29, y participarán en su construcción Ferrovial Agromán junto a la constructora estadounidense Allan Myers. La autopista contará con tres carriles libres de peaje y dos *managed lanes*, y la construcción del proyecto tiene un plazo de ejecución hasta el año 2022, comenzando posteriormente el periodo de concesión de 50 años.

La sociedad I-66 Express Mobility Partners LLC será la concesionaria del proyecto, y se integrará por puesta en equivalencia (50% participación), mientras que la sociedad encargada de la construcción será FAM Construction LLC, y se consolidará mediante el método de integración global (70% participación). Está previsto el cierre financiero del proyecto a lo largo del ejercicio 2017.

Eslovaquia

Además también Cintra, en este caso en consorcio con un fondo de infraestructuras de Macquarie, fue seleccionada para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de las autopistas D4 y R7 de circunvalación de Bratislava en Eslovaquia, habiéndose alcanzado en mayo el cierre financiero con una inversión total prevista de 975 millones de euros. La concesión, de pago por disponibilidad, tendrá una duración de 30 años, que comenzará tras finalizar el periodo de construcción.

Zero Bypass, Ltd. será la sociedad concesionaria de dicho proyecto, integrándose sus estados financieros en el grupo mediante el procedimiento de puesta en equivalencia (45% participación). D4R7 será la sociedad encargada de la construcción de las autopistas, y está participada en un 65% por el grupo, consolidándose, de esta manera mediante el método de integración global.

1.2. ACTIVOS Y PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Durante el ejercicio 2016, se han conseguido determinados hitos que han llevado a la salida del perímetro de consolidación, además de la reclasificación a este epígrafe de determinadas participaciones en proyectos dentro de la unidad de negocio de autopistas:

- Durante el ejercicio 2015, se firmó un acuerdo de venta por la participación en el proyecto Chicago Skyway en Estados Unidos, que finalmente fue materializado el pasado Febrero de 2016. Este hecho ha supuesto su salida de este epígrafe y consecuentemente del perímetro de consolidación.
- Adicionalmente, los acuerdos de venta por la participación en los proyectos de las autopistas Irlandesas M3 y M4 fue cerrado en el mes de Febrero del 2016, reduciéndose su participación a un porcentaje minoritario de un 20% en ambos proyectos, quedando consolidadas por puesta en equivalencia.
- Finalmente el 13 de Junio de 2016 se firmó un acuerdo de venta de un porcentaje mayoritario del capital de las sociedades de dos proyectos en Portugal, autopista Norte Litoral (51%) y autopista Via do Infante (49%), por un precio total de 159 millones de euros. Tras la venta de esta participación se mantendrá un porcentaje minoritario del 49% y 48% respectivamente.

A 31 de diciembre de 2016, ninguno de los acuerdos pendientes de venta se habían completado, estando ambos pendientes de autorizaciones y confirmaciones por parte de las autoridades Portuguesas y las instituciones financieras implicadas.

Con motivo de dichos acuerdos de venta, se han clasificado al epígrafe de activos y pasivos mantenidos para la venta, los activos y pasivos vinculados a estas sociedades.

El impacto de dicha reclasificación se refleja en la siguientes tablas:

| Activos (Millones euros) | Chicago Skyway | Autopistas Irlandesas | Auto-Estradas Norte | Autopista Algarve | Total |
|---|----------------|-----------------------|---------------------|-------------------|--------|
| Saldo al 01.01.16 | 1.889 | 529 | 0 | 0 | 2.418 |
| Inmovilizado en proyectos | -1.647 | -442 | 284 | 154 | -1.651 |
| Caja restringida y tesorería y equivalentes | -113 | -30 | 31 | 34 | -78 |
| Otros activos | -129 | -57 | 62 | 58 | -66 |
| Saldo al 31.12.16 | 0 | 0 | 378 | 246 | 623 |

| Pasivos (Millones euros) | Chicago Skyway | Autopistas Irlandesas | Auto-Estradas Norte. | EuroScut Algarve | Total |
|---|----------------|-----------------------|----------------------|------------------|--------|
| Saldo al 01.01.16 | 2.183 | 507 | 0 | 0 | 2.690 |
| Deuda Financiera | -1.483 | -316 | 211 | 177 | -1.411 |
| Derivados financieros a valor razonable | -667 | -43 | 30 | 0 | -680 |
| Otros pasivos | -33 | -148 | 12 | 6 | -163 |
| Saldo al 31.12.16 | 0 | 0 | 253 | 183 | 436 |

1.3 POLÍTICAS CONTABLES

1.3.1. Nuevas normas contables

1.3.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2016.

El 1 de enero de 2016 entró en vigor en la Unión Europea las siguientes normas con posible impacto en los Estados Financieros consolidados: Modificación a la NIC 1 Iniciativa de información a revelar; Mejora a las NIIF Ciclos 2012-2014; Modificación a la NIC 16 y NIC 38 Modificación de métodos aceptables de amortización y depreciación; Modificación a la NIIF 11 Contabilización de Adquisiciones de Participaciones en Operaciones Conjuntas. Ninguna de estas modificaciones ha tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del ejercicio anual iniciado a partir del 1 de enero de 2016.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2016:

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo 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: |
|--|--|--|
| Pendientes de aplicación pero ya aprobadas para su uso en la UE | | |
| NIIF 15 | Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes | 1 enero de 2018 |
| NIIF 9 | Instrumentos Financieros | 1 enero de 2018 |
| Pendientes de aprobación para su uso en la UE | | |
| NIIF 16 | Arrendamientos | 1 enero de 2019 |
| Modificación a NIC 12 | Reconocimiento de Activos por Impuestos Diferidos por Pérdidas no Realizadas | 1 enero de 2017 |
| Modificación a NIC 7 | Iniciativa sobre Información a Revelar | 1 enero de 2017 |
| Aclaraciones a NIIF 15 | Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes | 1 enero de 2018 |
| Modificación a NIIF 2 | Clasificación y Medición de Pagos basados en Acciones | 1 enero de 2018 |
| Mejoras Anuales | Ciclo 2014-2016 | 1 enero de 2017/2018 |
| Interpretación 22 del IFRIC | Transacciones en Moneda Extranjera y Contraprestaciones anticipadas | 1 enero de 2018 |
| Modificación a NIC 40 | Propiedades de Inversión | 1 enero de 2018 |

Impactos previstos en la aplicación de las normas más relevantes:

NIIF 15. Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes

Aunque la norma es de obligado cumplimiento en 2018, dada la relevancia que esta norma tiene en el ámbito de las actividades de negocio en las que Ferrovial opera, principalmente en Construcción y Servicios, el Grupo ha decidido hacer una aplicación anticipada de la misma en el ejercicio 2017. A estos efectos, se ha puesto en marcha un plan en base a los siguientes hitos:

- Tras analizar la norma en los últimos meses del ejercicio 2016, se ha desarrollado una nueva política interna con el objetivo de definir los criterios prácticos de aplicación de la NIIF 15 en todas las actividades de negocio de Ferrovial.
- Seguidamente, se ha hecho un análisis cualitativo y una primera cuantificación de los principales cambios que se pueden derivar de la nueva norma, así como un análisis de posibles impactos en los sistemas de información.
- Con anterioridad al cierre del primer trimestre se realizará una cuantificación más detallada de los impactos de primera aplicación que se registrarán en dicho cierre con carácter retroactivo, reconociendo en el saldo de apertura de 1 enero de 2017 un ajuste contra reservas (“efecto acumulado contra patrimonio”).
- Por último, dichos ajustes serán objeto de revisión más detallada por parte de los auditores de las distintas filiales del Grupo con ocasión de la revisión limitada de los estados financieros intermedios.

Los principales impactos identificados corresponden fundamentalmente a tres conceptos:

(i) Definición de diferentes obligaciones de desempeño en contratos de servicios a largo plazo y asignación de precio a cada obligación. Se trata principalmente de contratos de larga duración (más de 10 años) en la división de servicios, en los que la sociedad realiza diferentes actividades a lo largo de la vida de la infraestructura (construcción, mantenimiento y reposición). Actualmente, en dichos contratos se considera que existe una única obligación de desempeño, cuyo resultado se reconoce en base a la rentabilidad global del contrato. A diferen-

cia del anterior criterio, con la nueva norma se reconocerán varias obligaciones de desempeño (NIIF 15 p.27), a las que se asignarán los precios establecidos en el contrato, siempre que se consideren de mercado (NIIF 15 p.73-80). El efecto de este nuevo criterio puede implicar un retraso en el reconocimiento de ingresos, en tanto en cuanto el margen previsto de las obligaciones ya ejecutadas sea inferior al previsto en el conjunto del contrato. El impacto negativo en reservas neto de impuestos de este ajuste, según una primera estimación, ascendería aproximadamente a 70 millones de euros.

(ii) Requisito de aprobación versus probabilidad en el reconocimiento de ingresos por modificaciones del contrato y partidas sujetas a reclamación. La NIIF 15 requiere una aprobación por parte del cliente (NIIF 15 p. 18), criterio más exigente que el requisito de probabilidad de la actual NIC 11 y NIC18. Este cambio supondrá un retraso en el reconocimiento de ingresos que solo se podrán registrar cuando haya aprobación del cliente y no cuando sea probable que el cliente vaya a aceptar la modificación. En el caso de modificados o reclamaciones en las que el cliente haya aprobado el alcance de los trabajos, pero su valoración esté pendiente, los ingresos se reconocerán por el importe que sea altamente probable que no produzca una reversión significativa en el futuro. El impacto negativo en reservas neto de impuestos de este ajuste, según una primera estimación, ascendería aproximadamente a 60 millones de euros.

iii) Establecimiento de un método de reconocimiento de ingresos homogéneo en contratos con características similares. La nueva norma exige utilizar un método homogéneo de reconocimiento de ingresos para contratos y obligaciones de desempeño con características similares (NIIF 15 p.40). El método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se trasfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto (“output method”), siempre y cuando a través del contrato y durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados (NIIF 15 B17). En contratos de bienes y servicios diferentes altamente interrelacionados para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con componente de construcción, el método el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados (“Surveys of performance” dentro de los “otuput method”). Por su parte, en los contratos de servicios rutinarios en los que los bienes y servicios son sustancialmente los mismos y se transfieren con mismo patrón de consumo, de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed” dentro de los “output method”), mientras que los costes se registran conforme el principio de devengo. En base a lo anterior, el grado de avance en costes (método de recursos; “input method”) sólo se aplicará en aquellos casos en los que no se pueda medir de manera fiable el avance de los trabajos. La aplicación de este regla implicará el cambio de criterio de reconocimiento en determinados contratos, siendo el impacto negativo en reservas neto de impuestos de este ajuste, según una primera estimación aproximadamente de 30 millones de euros.

En base a lo anterior, el ajuste negativo total neto de impuestos estimado por primera aplicación de la NIIF 15 asciende aproximadamente a 160 millones de euros. No obstante, la cuantificación definitiva del mismo dependerá del cumplimiento de los hitos del proceso detallado anteriormente que finalizará en el primer semestre de 2017.

La nueva norma requerirá que el Grupo revise los procesos y controles internos relacionados con el reconocimiento de ingresos, tareas que están en marcha, aunque no han sido completadas.

Respecto a los sistemas de información, se mantendrán los actuales y habrá que adaptar los controles establecidos en los mismos.

NIIF 9 Instrumentos financieros:

Los impactos identificados son menos relevantes que los de la NIIF 15, ya que los principales afectados por la NIIF 9 son las entidades financieras. La compañía está analizando la posibilidad de aplicar anticipadamente la norma, aunque todavía ha tomado una decisión al respecto.

A continuación se resumen los principales impactos tras el primer análisis de las tres fases de la norma:

- (i) **Contabilidad de coberturas.** La regulación trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos del Grupo, teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios. La NIIF 9 permite designar como elemento cubierto componentes específicos de elementos no financieros y la inflación en instrumentos financieros, siempre que sean identificables y medibles, para los que se tiene que probar que existe mercado líquido. El Grupo ha identificado un posible impacto relacionado con los derivados ligados a la inflación contratados en HAH, que bajo la NIIF 9 podrían cumplir los requisitos para aplicar contabilidad de coberturas. Por último, cabe destacar que la nueva norma permite designar como elemento cubierto una posición agregada (que incluye un derivado y otro componente no derivado), y considerar los “currency basis” como coste de la cobertura, lo que podría tener impacto en los derivados contratados por HAH.
- (ii) **Deterioro de activos financieros.** La NIIF 9 sustituye un modelo de pérdidas incurridas de la NIC 39 por uno de pérdidas esperadas. Bajo la nueva norma la provisión por pérdidas se calculará en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos en función del incremento significativo del riesgo. El Grupo preliminarmente espera acogerse al enfoque simplificado (provisión por pérdidas esperadas durante toda la vida del activo) en sus cuentas a cobrar y no espera un impacto significativo, dada que en la actualidad ya tiene establecido un procedimiento, por el que las cuentas a cobrar no sólo se deterioran cuando ya no son recuperables (pérdidas incurridas) sino que considera las posibles pérdidas esperadas, en base a la evolución del periodo de cobro del cliente (la compañía adaptará dicho procedimiento a los requisitos específicos de la NIIF 9 y lo extenderá a aquellas sociedades que actualmente no lo aplican) y dada la calidad crediticia de sus clientes, en su mayoría Administraciones Públicas, y los sistemas internos de clasificación existentes para su contratación.
- (iii) **Clasificación y valoración de activos financieros.** Existe una nueva clasificación para reflejar el modelo de negocio. Las principales categorías de clasificación son: valoración a coste amortizado (activos a vencimiento para recibir los flujos contractuales: principal e intereses), valor razonable contra resultados (activos para negociar) y valor razonable contra patrimonio neto, cuando se dan a la vez los anteriores modelos de negocio. Se eliminan, por tanto, la categoría de instrumentos mantenidos para la venta de la NIC 39. En cuanto a la valoración de los pasivos financieros, la NIIF 9 no cambia con respecto a la NIC 39, excepto por la parte del riesgo de crédito propio en la opción de valor razonable que se reconocerá contra Patrimonio Neto (siempre que no genere asimetría contable). El Grupo del análisis preliminar de esta fase no espera ningún impacto relevante ya que la mayoría de sus activos y pasivos continuarán valorándose a coste amortizado.

A diferencia de la NIIF 15, la contabilidad de coberturas de la NIIF 9, que es donde espera el principal impacto, tal y como se ha descrito anteriormente, se aplica de manera prospectiva, por lo que no habrá un ajuste de primera aplicación. El impacto previsto de la adopción de esta norma en los estados financieros consolidados del Grupo no se desglosa porque no se puede estimar con fiabilidad, debido a que éste dependerá tanto de los instrumentos financieros que el Grupo mantenga, como de las condiciones económicas a la fecha.

NIIF 16 Arrendamientos:

El análisis del impacto de esta norma está en una fase previa al de las anteriores. La fecha obligatoria de aplicación es el 2019 y el Grupo no tiene previsto hacerla de manera anticipada.

El impacto no es diferencial respecto al resto de compañías, donde la cifra de balance se incrementarán por el reconocimiento de activos por el derecho de uso y los pasivos financieros por las obligaciones de pago futuras, relativas a los arrendamientos calificados hasta la fecha como operativos. El desglose de los contratos por arrendamiento operativo está incluido en la nota 6.5.3 de los estados financieros consolidados y asciende aproximadamente a 412 millones de euros (desglose sobre compromisos en arrendamientos operativos en las cuentas anuales consolidadas al 31 de Diciembre de 2016). Adicionalmente en esta nota se desglosa el importe de los pagos mínimos futuros por arrendamientos operativos no cancelables por vencimiento y negocio.

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2016 y 2015, 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 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 integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. Se considera que, en estos supuestos de control conjunto, existe un control directo 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 829, 55 y 1.380 millones de euros (499, 4 y 987 millones de euros en 2015). De estas entidades, algunas de ellas podrían considerarse de importancia relativa para el Grupo, por superar el 0,5% de las ventas consolidadas:

| Proyecto | Actividad | % participación | Ventas |
|-------------------------------|--|-----------------|------------|
| 407 East Extension | Diseño y construcción de la autovía 407 Este en Toronto | 50% | 95 |
| Ferrovial Lagan JV | Diseño y construcción de las autopistas irlandesas M8, M73 y M74 | 80% | 154 |
| Bam Ferrovial Kier JV | Trabajos para la estación de Farringdon, en Londres | 33% | 59 |
| Flo JV | Construcción de la Northern Line Extension y Thames Tideway Tunnel Central, en Londres | 50% | 135 |
| UTE Warrell Creek to Nambucca | Construcción de un tramo de la Autopista del Pacífico Sur, en Australia | 50% | 75 |
| UTE Toowoomba | Construcción de una autopista que circunvalará la ciudad de Toowoomba | 50% | 57 |
| Total | | | 575 |

Se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene influencia significativa o control conjunto en aquellos casos en los que no se cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. El detalle de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se presenta en la nota 3.5. y en el anexo II.

- 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 relativas a obras de construcción realizadas por la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas 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 impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de 35 millones de euros después de impuestos y minoritarios (93 millones de euros en 2015). El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la nota 6.8 sobre operaciones con entidades vinculadas.

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

1.3.3. Políticas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada

En línea con lo indicado en el apartado 1.3.2 anterior, se detallan a continuación únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales Consolidadas 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 o por su importancia relativa.

1.3.3.1. 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.
- 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.

| | 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 |

1.3.3.2. 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), 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 (normalmente el 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 sistemática durante el periodo de devengo de las obligaciones, 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.

Respecto a estos contratos, las principales hipótesis se corresponden con las estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas de Peaje Modelo Intangible:

| Sociedad Concesionaria | País | Años de concesión | Estado | Año de inicio (*) | Método Cons. |
|--------------------------------------|----------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|
| NTE Mobility Partners, LLC | USA | 52 | Explotación | 2014 | Global |
| NTE Mobility Partners Seg 3 LLC (1) | USA | 43 | Construcción | 2013 | Global |
| LBJ Express | USA | 52 | Explotación | 2014 | Global |
| I-66 Mobility Partners LLC (3) | USA | 50 | Construcción | 2016 | PEE |
| I-77 Mobility Partners LLC (2) | USA | 50 | Construcción | 2014 | Global |
| M-203 Alcalá O'Donnell | España | 30 | Construcción | 2005 | Global |
| Autopista del Sol | España | 55 | Explotación | 1999 | Global |
| Euroscut Azores | Portugal | 30 | Explotación | 2011 | Global |
| Eurolink Motorway Operations (M4-M6) | Irlanda | 30 | Explotación | 2005 | PEE |
| Nea Odos | Grecia | 30 | Explotación | 2007 | PEE |
| Central Greece | Grecia | 30 | Explotación | 2008 | PEE |

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(1) El periodo de concesión es de 43 años desde el inicio de la explotación prevista para 2018.

(2) El periodo de la concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 44 meses a partir del cierre financiero.

(3) El periodo de la concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 60 meses a partir del cierre financiero.

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo Intangible:

Además de las concesiones de autopistas mencionadas en la anterior tabla, existen otros contratos a los que se les aplica el método intangible de la CINIIF 12, siendo el más significativo un contrato en la división de servicios a través de la sociedad "Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria S.A." cuyo objeto es la rehabilitación y posterior mantenimiento de un tramo de la carretera de la Nacional II en España. Los principales contratos de Servicios serían los siguientes:

| Sociedad Concesionaria | País | Años de concesión | Año de inicio (*) | Método Cons. |
|-----------------------------|----------|-------------------|-------------------|--------------|
| Autovía Aragón | España | 19 años | 2007 | Global |
| Servicios Urbanos de Murcia | España | 20 años | 2011 | Global |
| PlanAlto Beirao | Portugal | 25 años | 2006 | Global |
| Ecoparc Can Mata (1) | España | 14 años | 2011 | Global |
| Gesmat (1) | España | 20 años | 2012 | Global |
| Amey Hallam Highways (1) | U.K. | 25 años | 2012 | PEE |
| Secado Térmico Butarque | España | 25 años | 2002 | Prop. |

(1) Se trata de modelos mixtos (Activo intangible / cuenta a cobrar).

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.

El reconocimiento de esa remuneración financiera se basa en lo establecido en 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 2016 y 2015 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 189 y 194 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 a 87 millones de euros para ambos periodos (ver el desglose por contrato).

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, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas de peaje a los que se aplica el modelo cuentas a cobrar

| Sociedad Concesionaria | País | Años | Estado | Año de inicio (*) | Método Cons. |
|--|-------------|------|--------------|-------------------|--------------|
| Autopista Terrasa Manresa | España | 50 | Explotación | 1989 | Global |
| Auto-Estradas Norte Litoral (1) | Portugal | 30 | Explotación | 2006 | Global |
| Autoestrada do Algarve, S.A. (1) | Portugal | 30 | Explotación | 2004 | Global |
| Eurolink M3 | Irlanda | 45 | Explotación | 2010 | PEE |
| A66 Benavente - Zamora | España | 30 | Explotación | 2015 | PEE |
| A334 Autovía de Almazora | España | 30 | En Proyecto | 2012 | PEE |
| 407 East Extension | Canadá | 30 | Explotación | 2016 | PEE |
| Scot Roads Partnership Project Limited (2) | Reino Unido | 30 | Construcción | 2014 | PEE |
| Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba) (3) | Australia | 25 | Construcción | 2015 | PEE |
| Blackbird Infrastructure Group(4) (407 East Phase 2) | Canadá | 30 | Construcción | 2015 | PEE |
| Ruta del Cacao S.A.S (5) | Colombia | 20 | Construcción | 2015 | PEE |
| Zero Bypass Ltd. (6) | Slovakia | 30 | Construcción | 2016 | PEE |

- (1) Proyectos reclasificados a "Activos mantenidos para la venta".
- (2) El periodo de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Septiembre de 2017
- (3) El periodo de concesión es de 25 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Diciembre de 2018
- (4) El periodo de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Diciembre de 2019
- (5) El periodo de concesión es de 20 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Junio de 2021
- (6) El periodo de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Diciembre de 2020

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar:

El resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar se encuentran en la división de Servicios y Construcción.

Con respecto a los contratos de Construcción, detallamos a continuación los más significativos:

| Sociedad Concesionaria | País | Años de concesión | Año de inicio (*) | Método Cons. |
|--------------------------------------|---------|-------------------|-------------------|--------------|
| Concesionaria de Prisiones Lledoners | España | 32 | 2008 | Global |
| Conc. Prisiones Figueras S.A.U. | España | 32 | 2011 | Global |
| Depusa Aragón, S.A. | España | 25 | 2015 | Global |
| Aparcamiento Budimex | Polonia | 30 años y 4 meses | 2012 | Global |
| Urbisca Ciudad de la Justicia | España | 35 años | 2003 | PEE |
| Concesionaria Vía Olmedo Pedralba | España | 25 años | 2013 | PEE |

Con respecto a la división de Servicios, destacamos a continuación los siguientes contratos:

| Sociedad Concesionaria | País | Años de concesión | Estado (*) | Año inicio | Método Cons. |
|---|-------------|-------------------|------------|------------|--------------|
| CTR Oris | España | 16 años | 1 | 2014 | Global |
| Juan Grande | España | 18 años | 3 | 2014 | Prop. Porp. |
| Salto del Negro | España | 16 años | 3 | 2014 | Prop. |
| Smart Hospital Cantabria | España | 20 años | 1 | 2014 | Global |
| Toll Road IM08 DDS | Polonia | 6 años | 1 | 2014 | Global |
| IM009 DDS | Polonia | 5 años | 1 | 2016 | Global |
| AmeyCespa WM East | Reino Unido | 28 años | 1 | 2008 | Global |
| AmeyCespa MK SPV | Reino Unido | 18 años | 2 | 2013 | Global |
| Amey (IOW) SPV Ltd | Reino Unido | 25 años | 3 | 2015 | Global |
| Madrid Calle 30 | España | 35 años | 1 | 2005 | PEE |
| Integrated Bradford Spv One Ltd | Reino Unido | 27 años | 1 | 2006 | PEE |
| Integrated Bradford Spv Two Ltd | Reino Unido | 27 años | 1 | 2009 | PEE |
| Amey Lagan Roads Ltd | Reino Unido | 30 años | 1 | 2007 | PEE |
| Amey Lighting Norfolk Limited | Reino Unido | 25 años | 1 | 2007 | PEE |
| E4D&G Project Co Ltd | Reino Unido | 32 años | 1 | 2008 | PEE |
| Amey Belfast Schools Partnership Pfi Co Ltd | Reino Unido | 31 años | 1 | 2008 | PEE |
| The Renfrewshire Schools Partnership Ltd | Reino Unido | 33 años | 1 | 2005 | PEE |
| Amey Birmingham Highways Ltd | Reino Unido | 25 años | 2 | 2010 | PEE |
| Amey Highways Lighting Manchester Limited | Reino Unido | 25 años | 1 | 2004 | PEE |
| Amey Highways Lighting Wakefield Limited | Reino Unido | 25 años | 1 | 2003 | PEE |
| Services Support A&S Ltd | Reino Unido | 30 años | 1 | 2004 | PEE |
| Scot Roads Partnership Project Ltd | Reino Unido | 33 años | 2 | 2014 | PEE |
| AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd | Reino Unido | 29 años | 2 | 2014 | PEE |

(*) 1: Explotación, 2: Construcción, 3: construcción/explotación.

1.3.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias

Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida (nota 5.2).

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.

Medición del valor razonable

El Grupo únicamente utiliza el criterio de reconocimiento a valor razonable en la valoración de los derivados financieros. En dicha valoración, se considera el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas. El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento,

tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. En la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles los datos de entrada de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.
- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: datos de entrada no observables para el activo o pasivo.

Tal y como se detalla en la nota 5.5 de Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2.

Subvenciones de capital no reintegrables

Las subvenciones de capital no reintegrables se valoran por el importe concedido, registrándose en el estado consolidado de situación financiera en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (véase Nota 6.1), y se imputan al resultado del ejercicio de manera gradual en proporción a la depreciación experimentada durante el periodo por los activos financiados con dichas subvenciones, asignándose a la misma línea de amortizaciones. Desde el punto de vista del flujo de caja el importe de las subvenciones cobradas en el ejercicio se presenta neteando el importe de las inversiones realizadas.

Acreeedores Comerciales

Se clasifican dentro de la partida de acreedores comerciales los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de *confirming* con entidades financieras.

Dichos saldos se clasifican como acreedores comerciales y los pagos relativos a los mismos como flujos de operaciones, ya que el pago se realiza a las entidades financieras en los mismos plazos establecidos con los proveedores en el ciclo operativo del negocio, sin que se incorporen aplazamientos adicionales, ni existan garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

1.3.3.4 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. Ver los cambios e impactos esperados de la nueva norma NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes en 1.3.1.b.

Actividad de Construcción

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

Para el reconocimiento de los resultados de construcción el grupo 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 (grado de avance). Cualquier pérdida esperada en el contrato de construcción es reconocida como tal inmediatamente.

El grupo sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado (método de producción, basado en medición de unidades, o "output method"), 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 ingre-

so 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. En determinadas jurisdicciones en las que el criterio aplicado conforme a la práctica generalmente aceptada es el reconocimiento de ingresos basado en el grado de avance sobre costes ("input method"), se aplica el porcentaje de costes incurridos respecto al total de costes estimados para determinar el reconocimiento de ingresos en función del margen para toda la vida del contrato.

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.

La nueva norma NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes, misma norma que la emitida por el FASB, va a permitir al Grupo adoptar una metodología de reconocimiento de ingresos homogénea, independiente de las jurisdicciones en las que Ferrovial opera.

En los contratos de construcción se identificará una única obligación de desempeño debido al alto grado de integración y personalización de los diferentes bienes y servicios para ofrecer un producto conjunto, que se transfiere al cliente a lo largo del tiempo. Respecto al método de reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo, se utilizará como criterio preferente el método de examen de trabajo ejecutado ("output method"), en aquellos contratos con desglose de trabajos y precios unitarios, o en los que dicha información esté disponible y se utilice para tomar decisiones por parte de la dirección. Sólo se permitirá el grado de avance en costes (método de recursos; "input method") en los contratos a precio fijo ("lump sum"), en los que no se den los anteriores requisitos, como método residual.

ii) Reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones y reclamaciones

Se entiende por modificaciones trabajos adicionales a los contemplados en el contrato original, que requieren aprobación por parte de cliente. Las modificaciones implican normalmente cambios tanto en los trabajos a realizar como en el precio.

Las reclamaciones son cantidades, no amparadas en el contrato principal, que están siendo objeto de disputa con el cliente y que pueden tener su origen en modificaciones en las que no existe un acuerdo con el cliente o en otro tipo de compensaciones solicitadas al cliente, como el reembolso de costes imprevistos.

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.

En el caso de que dichas modificaciones pasen a ser reclamaciones, al estar sujetos a disputa con el cliente o a nivel de arbitraje o tribunales, no se reconocen ingresos adicionales y los ingresos reconocidos previamente se mantienen registrados exclusivamente si hay un informe jurídico que justifique la alta probabilidad de recuperación del importe sujeto a disputa. El mismo criterio se sigue para otro tipo de reclamaciones.

Como se ha comentado en el apartado nota 1.3.1.b) de nuevas normas, la NIIF 15 requiere una aprobación por parte del cliente para reconocer ingresos por modificaciones del contrato y reclamaciones. En el caso de que los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente se aplicará el requisito para remuneración variable: registrar un importe que sea altamente probable que no se va a producir una reversión significativa.

iii) Saldos de balance en relación al reconocimiento de ingresos

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 y otras cuentas a pagar a corto plazo".

iv) Otros aspectos

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 como 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, registrándose como resultado financiero.

v) Juicios y estimaciones

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 o la recuperación de una reclamación. 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.

Actividad de autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, se registran atendiendo a lo establecido en la CNIIF 12 en la base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible y cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver nota 1.3.3.2).

La nueva norma NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes tendrá un impacto dependiendo del modelo que aplica a la concesión. Para el caso de los contratos que se clasifican como activo intangible, el cliente es el usuario de la infraestructura, por lo tanto, cada uso que se realiza por los mismos se considera una obligación de desempeño, registrándose el ingreso en un momento determinado en el tiempo ("at a point in time"). Para los contratos registrados bajo el modelo financiero, donde el cliente es la Administración, el reconocimiento de ingresos dependerá de los distintos servicios prestados (ej. la construcción o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado.

Actividad de Servicios

De forma general, los ingresos en contratos con diversas tareas y precios unitarios son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados, según la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". En el caso de determinados contratos a largo plazo con pago único o pagos anuales, el reconocimiento de ingresos y costes se realiza siguiendo el criterio de grado de avance, establecido tanto en la NIC 18 mencionada anteriormente, como en la NIC 11 "Contratos de Construcción", en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados ("input method"), tal y como se explica en el apartado de actividad de construcción. Los ingresos procedentes de modificaciones y reclamaciones responden a la misma definición que en el caso del negocio de construcción, reconociéndose en base a un criterio de probabilidad conforme a lo indicado en NIC 11. Respecto a la primera aplicación de la NIIF 15, los principales impactos previstos responden a los tres conceptos mencionados en la nota 1.3.1.

Por último, mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CNIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la nota 1.3.3.2.

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2016 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:

- Estimaciones para definir los criterios de consolidación de las sociedades participadas, siendo relevante en 2016 las correspondientes a la autopista SH130 que han llevado a la conclusión de la desconsolidación en este ejercicio.
- Las estimaciones 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 en relación al resultado previsto al final del contrato, la estimación de posibles pérdidas presupuestadas, 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 o contratos de servicios 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. (ver Nota 1.3.3.4 sobre reconocimiento de ingresos en la actividad de construcción y servicios).
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales (ver nota 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver nota 3.1 de Fondo de Comercio y 3.5 de Inversiones en Asociadas).
- Las estimaciones referentes al valor razonable de los activos y pasivos adquiridos en las combinaciones de negocios detalladas en la nota 1, relativa a variaciones de perímetro.
- 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 (ver nota 2.8 de situación fiscal).
- Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos vinculados con los mismos para determinar la existencia de relaciones de coberturas (ver Nota 5.5 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 CINIF 12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver nota 6.2 de déficit de pensiones).
- La valoración de las opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones (ver nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor estimación disponible al 31 de diciembre de 2016 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.

1.3.5. Desgloses

Cabe asimismo destacar que en las presentes cuentas anuales consolidadas 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 *Importancia relativa* definido en el marco Conceptual de las NIIF.

1.4. TIPO DE CAMBIO

Como se ha comentado anteriormente, Ferrovial realiza operaciones fuera de la zona euro a través de diferentes filiales. Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el grupo consolidado son los siguientes:

Partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2016 y diciembre de 2015 para el periodo comparativo):

| Tipo de cambio de cierre | 2016 | 2015 | Variación 16/15 (*) |
|--------------------------|--------|--------|---------------------|
| Libra esterlina | 0,8545 | 0,7375 | 15,86% |
| Dólar americano | 1,0547 | 1,0866 | -2,94% |
| Dólar canadiense | 1,4185 | 1,5026 | -5,60% |
| Dólar australiano | 1,4615 | 1,4906 | -1,95% |
| Zloty Polaco | 4,4046 | 4,2659 | 3,25% |
| Peso Chileno | 705,71 | 769,98 | -8,35% |

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

Partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2016 y diciembre de 2015 para el periodo comparativo):

| Tipo de cambio medio | 2016 | 2015 | Variación 16/15 (*) |
|----------------------|----------|----------|---------------------|
| Libra esterlina | 0,8230 | 0,7237 | 13,72% |
| Dólar americano | 1,1034 | 1,1032 | 0,01% |
| Dólar canadiense | 1,4590 | 1,4233 | 2,51% |
| Dólar australiano | 1,4853 | 1,4802 | 0,34% |
| Zloty Polaco | 4,3606 | 4,1800 | 4,32% |
| Peso Chileno | 742,4625 | 727,7625 | -2,02% |

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

La principal variación que se produce en el ejercicio la depreciación de la libra esterlina condicionada por la decisión tomada en el referéndum del pasado 23 de junio donde se decidió la salida de la Unión Europea (Brexit).

Igualmente en la nota 5.4 se realiza un análisis detallado del impacto que el Brexit ha tenido o puede tener a futuro desde el punto de la vista de los diferentes riesgos financieros que afectan a Ferrovial. Dicha visión se complementa con el análisis global que se realiza sobre el Brexit en el apartado de Riesgos del Informe de Gestión.

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

En el anexo III se presentan los balances y la cuenta de resultados por segmento de negocio, tanto para el ejercicio en curso como para el comparativo.

Adicionalmente, se incluye el desglose por segmentos en aquellos apartados en los que esta información sea relevante o sea requerido por la normativa contable.

SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO

Esta sección comprende las notas relacionadas con los resultados del ejercicio.

El resultado neto del ejercicio alcanza los 375 millones de euros, lo que supone un 47.9% de decremento con respecto al ejercicio 2015 (720 millones de euros).

Dicho decremento está afectado por una serie de resultados no recurrentes, relacionados fundamentalmente con desinversiones, derivados e impuestos, conforme al siguiente desglose y que se explican de forma más detallada en las notas indicadas en la tabla:

Independientemente de estos impactos no recurrentes, las ventas han experimentado un crecimiento del 10,9%, sin embargo el resultado de explotación ha sufrido una disminución del 21.9% con respecto al ejercicio 2015. En términos comparables (ver definición en el apartado relativo a medidas alternativas de rendimiento), dicha evolución ha sido del 1,2% y una disminución del -9,7% respectivamente (ver Informe de Gestión para una explicación detallada de la evolución por divisiones de negocio).

| Impactos no recurrentes (Millones de euros) | Saldos a 31/12/2016 | | Saldos a 31/12/2015 | |
|--|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | Rdo antes impuestos | Resultado Neto | Rdo antes impuestos | Resultado Neto |
| Impacto por derivados financieros (nota 2.6) | -26 | -18 | -140 | -55 |
| Desinversión, desconsolidación y deterioro de proyectos (nota 2.5) | 324 | 153 | 131 | 116 |
| Impactos no recurrentes HAH (nota 2.7) | -105 | -105 | 138 | 138 |
| Impacto fiscales no recurrentes (nota 2.8) | 0 | 20 | 0 | 157 |
| Otros impactos | -4 | -4 | 17 | 18 |
| TOTAL | 189 | 46 | 145 | 373 |

2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El detalle de los ingresos de explotación del grupo a 31 de diciembre de 2016 se desglosa a continuación:

| (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|--------------------------------------|---------------|--------------|
| Cifra de Ventas | 10.759 | 9.701 |
| Otros ingresos de explotación | 7 | 9 |
| TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 10.765 | 9.709 |

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 189 millones de euros (194 millones de euros en 2015), tal y como se describe en la Nota 1.3.3.2.

Dentro de otros ingresos de explotación se recoge el impacto de las subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 6 millones de euros (8 millones de euros en 2015).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

| (Millones de euros) | 31/12/2016 | | | Variación 16/15 |
|---------------------|-----------------|------------------------|---------------|-----------------|
| | Ventas externas | Ventas entre segmentos | Total | |
| Construcción | 3.721 | 474 | 4.194 | -2% |
| Autopistas | 486 | 1 | 486 | -5% |
| Aeropuertos | 4 | 0 | 4 | -50% |
| Servicios | 6.067 | 11 | 6.078 | 24% |
| Resto y ajustes | 84 | -88 | -4 | -29% |
| TOTAL | 10.362 | 397 | 10.759 | 11% |

| (Millones de euros) | 2015 | | Total |
|---------------------|-----------------|------------------------|--------------|
| | Ventas externas | Ventas entre segmentos | |
| Construcción | 3.561 | 726 | 4.287 |
| Autopistas | 511 | 3 | 513 |
| Aeropuertos | 8 | 1 | 8 |
| Servicios | 4.891 | 6 | 4.897 |
| Resto y ajustes | 77 | -84 | -6 |
| TOTAL | 9.048 | 652 | 9.701 |

Las ventas entre segmentos que no son eliminadas 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 1.3.3.2 y en la Nota 6.8.

El detalle de las ventas por segmento geográfico el siguiente:

| (Millones de euros) | 2016 | 2015 | Var. 16/15 |
|---------------------|---------------|--------------|--------------|
| España | 2.629 | 2.694 | -65 |
| Reino Unido | 3.171 | 3.471 | -300 |
| Australia | 1.627 | 100 | 1.527 |
| E.E.U.U. | 1.181 | 1.344 | -163 |
| Canadá | 107 | 173 | 7 |
| Polonia | 1.316 | 1.263 | 54 |
| Resto | 727 | 656 | -3 |
| TOTAL | 10.759 | 9.701 | 1.058 |

Las ventas de Grupo Ferrovial en sus seis principales mercados alcanzan el 93% del total.

2.2. CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

En el epígrafe de consumos se incluyen principalmente consumos de materias primas y la variación de existencias del ejercicio.

En otros gastos de explotación, están incluidos principalmente servicios prestados por terceros en concepto de subcontratas y servicios de profesionales independientes.

La suma de estos epígrafes ha experimentado un incremento de 125 millones respecto al ejercicio anterior, pasando de 5.878 millones de euros a 31 de diciembre de 2015 a 6.003 millones de euros a 31 de diciembre de 2016. Este incremento se explica fundamentalmente por la incorporación de Broadpectrum al perímetro de consolidación, lo que supone un impacto de 364 millones de euros. Esta variación está parcialmente amortiguada debido a la evolución de los tipos de cambio, que originan un impacto de -314 millones de euros.

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

| (Millones de euros) | 2016 | 2015 | Var. |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Sueldos y salarios | 3.270 | 2.286 | 984 |
| Seguridad Social | 428 | 409 | 19 |
| Aportaciones a planes de pensiones | 56 | 55 | 1 |
| Pagos basados en entrega acciones | 17 | 18 | -1 |
| Otros gastos sociales | 48 | 37 | 11 |
| TOTAL | 3.819 | 2.805 | 1.014 |

El crecimiento de los gastos de personal en un 36% en el ejercicio está relacionado con la adquisición de Broadpectrum y su plantilla, además del aumento condicionado por el crecimiento de la actividad.

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2016 frente a 2015 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en la tabla siguiente:

| Categoría | 31/12/2016 | | | Var. 16/15 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| | Hombres | Mujeres | Total | |
| Consejeros ejecutivos | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Alta dirección | 10 | 2 | 12 | -8% |
| Directivos | 443 | 73 | 516 | 23% |
| Titulados Sup. y de grado medio | 9.374 | 3.317 | 12.691 | 21% |
| Administrativos | 3.653 | 4.553 | 8.206 | 100% |
| Operarios y técnicos no titulados | 54.897 | 19.677 | 74.574 | 26% |
| TOTAL | 68.379 | 27.622 | 96.001 | 30% |

| Categoría | 31/12/2015 | | |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | Hombres | Mujeres | Total |
| Consejeros ejecutivos | 2 | 0 | 2 |
| Alta dirección | 11 | 2 | 13 |
| Directivos | 365 | 53 | 418 |
| Titulados Sup. y de grado medio | 7.910 | 2.618 | 10.528 |
| Administrativos | 1.254 | 2.854 | 4.108 |
| Operarios y técnicos no titulados | 42.396 | 16.567 | 58.963 |
| TOTAL | 51.938 | 22.094 | 74.032 |

La plantilla media por divisiones de negocio para los dos periodos comparativos es la siguiente:

| Negocio | 31/12/2016 | | | Var. 16/15 |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Hombres | Mujeres | Total | |
| Construcción | 14.516 | 2.077 | 16.593 | 1.368 |
| Autopistas | 494 | 238 | 732 | -167 |
| Aeropuertos | 16 | 10 | 26 | 1 |
| Servicios | 46.908 | 22.367 | 69.275 | 14.127 |
| Resto | 284 | 236 | 520 | 33 |
| TOTAL | 62.219 | 24.927 | 87.146 | 15.362 |

| Negocio | 31/12/2015 | | |
|--------------|---------------|---------------|---------------|
| | Hombres | Mujeres | Total |
| Construcción | 13.430 | 1.795 | 15.225 |
| Autopistas | 610 | 289 | 899 |
| Aeropuertos | 15 | 10 | 25 |
| Servicios | 36.122 | 19.025 | 55.148 |
| Resto | 277 | 210 | 487 |
| TOTAL | 50.455 | 21.329 | 71.784 |

Las variaciones tanto en plantilla media como a 31 de diciembre de 2016 se debe principalmente a la incorporación de Broadpectrum.

2.4. RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES

El resultado bruto de explotación asciende a diciembre de 2016 a 944 millones de euros (1.027 millones de euros a diciembre de 2015), lo que supone un decremento del 8% con respecto al ejercicio anterior.

Por otra parte, el resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones experimenta un decremento de 22% con respecto al ejercicio anterior, ascendiendo a diciembre de 2016 a 602 millones de euros (770 millones de euros a diciembre de 2015).

En el informe de Gestión, se presenta un análisis detallado de la evolución de estos epígrafes por negocios.

2.5. DETERIOROS Y ENAJENACIONES

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones :

Resultados reconocidos en 2016:

Los importes reconocidos en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2016 han sido de 324 millones de euros, y corresponden fundamentalmente a los siguientes conceptos:

- Plusvalía por la venta de la autopista estadounidense Chicago Skyway, que asciende a 259 millones de euros (103 millones de euros en el resultado neto atribuible a Ferrovial). Esta operación se describe en la Nota 1.1.3 de Cambios en el perímetro de consolidación.
- Desconsolidación de la participación en la autopista SH-130, tras su entrada en Chapter 11 en el mes de marzo de 2016 (figura americana similar a la quiebra) y la consiguiente pérdida de control sobre la misma en diciembre de 2016, con un impacto de 52 millones de euros, correspondientes a las pérdidas registradas por encima del capital invertido (30 millones en resultado neto) (ver nota 1.1.3 relativa a cambios en el perímetro de consolidación). Este resultado no tiene impacto en caja.
- Resultado por la desinversión parcial en las autopistas irlandesas Eurolink M3 y M4/M6 por 22 millones de euros (21 millones de euros en resultado neto). Dentro de la plusvalía bruta de 22 millones de euros, se incluyen 6 millones de euros correspondientes a la puesta a valor razonable de la participación retenida tras la pérdida de control (20% en ambas sociedades) (ver nota 1.1.3 relativa a cambios en el perímetro de consolidación)
- Resultado por deterioro del fondo de comercio asignado a la Autopista Terrasa Manresa (AUTEMA) por importe de -21 millones de euros (ver nota 3.1). Este impacto se traslada íntegramente al resultado neto por no ser fiscalmente deducible.
- Reversión de deterioros de 16 millones de euros (14 millones en resultado neto) en M-203 , tras haber desaparecido las causas que originaron su registro en años anteriores, y dotación de otros deterioros de -4 millones de euros (5 millones en resultado neto).

| (Millones de euros) | Impacto en resultado antes de impuestos | | | Impacto en el resultado neto |
|--|---|----------------------------|------------|------------------------------|
| | Antes de Ajustes de Valor Razonable | Ajustes de Valor Razonable | Total 2016 | |
| Chicago Skyway | 259 | | 259 | 103 |
| SH-130 | 52 | | 52 | 30 |
| M4-M6 | 16 | 6 | 22 | 20 |
| M3 | 0 | | 0 | 1 |
| Otras plusvalías | 1 | | 1 | 0 |
| Resultado por plusvalías y enajenciones | 327 | 6 | 333 | 154 |
| Autema | 0 | -21 | -21 | -21 |
| M-203 | 0 | 16 | 16 | 14 |
| Otros deterioros | 3 | -7 | -4 | 5 |
| Resultado por deterioros | 3 | -12 | -9 | -2 |
| TOTAL DETERIOROS Y ENAJENACIONES | 330 | -6 | 324 | 153 |

En el ejercicio 2015 el resultado por deterioros y enajenaciones correspondió fundamentalmente a los siguientes conceptos:

| (Millones de euros) | Impacto en resultado antes de impuestos | | | Impacto en el resultado neto |
|---|---|----------------------------|------------|------------------------------|
| | Antes de Ajustes de Valor Razonable | Ajustes de Valor Razonable | Total 2015 | |
| Madrid Levante | 64 | 0 | 64 | 64 |
| R4 Madrid Sur | 77 | 0 | 77 | 77 |
| Autema | 0 | -55 | -55 | -55 |
| Indiana Toll Road | 46 | 0 | 46 | 30 |
| Otros | -1 | 1 | -1 | 0 |
| Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado | 185 | -54 | 131 | 116 |

2.6. RESULTADO FINANCIERO

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2016 y 2015. Se presenta separado el resultado de proyectos del de sociedades ex-proyectos 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 bonos, 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) | 2016 | 2015 | Var. |
|--|-------------|-------------|--------------|
| <i>Ingresos financieros por financiación</i> | 1 | 1 | 6% |
| <i>Gastos financieros por financiación</i> | -306 | -463 | 34% |
| Resultado financiación de proyectos de infraestructuras | -305 | -463 | 34% |
| <i>Resultado derivados (*)</i> | -12 | -188 | 93% |
| <i>Otros resultados financieros</i> | -7 | -12 | 38% |
| Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras | -20 | -200 | 90% |
| Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -325 | -662 | 51% |
| <i>Ingresos financieros por financiación</i> | 43 | 21 | 109% |
| <i>Gastos financieros por financiación</i> | -92 | -56 | -64% |
| Resultado financiero por financiación sociedades ex-proyectos | -49 | -35 | -38% |
| <i>Resultado derivados (*)</i> | -13 | 49 | -127% |
| <i>Resto de resultado financiero</i> | -4 | 12 | -136% |
| Resto resultado financiero sociedades ex-proyectos | -18 | 61 | -129% |
| Total Resultado financiero de sociedades ex-proyectos | -66 | 26 | -358% |
| RESULTADO FINANCIERO | -391 | -637 | 39% |

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de -26 millones de euros en 2016 y -138 millones de euros en 2015.

a) **El resultado financiero por financiación de las sociedades proyecto de infraestructuras:** asciende en 2016 a -305 millones de euros (-463 millones de euros a 31 de diciembre de 2015). De este resultado -306 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 1 millón de euros. Asimismo, se recoge también el efecto de las activaciones de gastos financieros de los

proyectos en construcción, tal y como se muestra en el siguiente detalle:

| Resultado de financiación proyectos de infraestructuras (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|---|------|------|
| Gasto e ingreso financiero devengado | -341 | -523 |
| Gasto e ingreso activado en periodo de construcción | 36 | 60 |
| Gasto e ingreso financiero en PyG | -305 | -463 |

El mejor resultado por financiación se explica principalmente por la venta de la Autopista Chicago Skyway en Febrero del presente ejercicio (ver Nota 1.1.3). Esta sociedad aportó en 2015 un Resultado por financiación -114 millones, frente a los -20 millones de euros registrados en 2016 hasta el momento de su venta.

- b) **Resto de resultado financiero de proyectos de infraestructuras:** se incluye el resultado por derivados y otros ajustes de valor razonable, fundamentalmente por el efecto de derivados no eficientes, destacando Autopista del Sol con -11 millones de euros (ver Nota 5.5. Derivados). El resto de resultado financiero, por su parte, recoge diferencias de cambio y otros resultados con la consideración de financieros, pero no directamente vinculados a la financiación. Cabe destacar que en 2015 se registraron en este epígrafe los impactos correspondientes a la interrupción de las coberturas contables de Autopista SH-130 (-139 millones de euros) y, al igual que este ejercicio, el de Autopista del Sol (-48 millones de euros).
- c) **El resultado por financiación las sociedades ex-proyectos** alcanza en el ejercicio los -49 millones de euros (-35 millones de euros a 31 de diciembre de 2015), correspondientes al coste de la deuda externa por -92 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 43 millones de euros. Respecto al empeoramiento frente al pasado ejercicio, éste tiene su origen fundamentalmente en el endeudamiento asumido en la compra de la sociedad australiana Broadspectrum (ver Nota 5.2.2).
- d) **El resto de resultado financiero de sociedades ex-proyectos** incluye los impactos por derivados y otros ajustes de valor razonable correspondientes 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 6.7) con un impacto negativo en el año de -18 millones de euros, derivado del empeoramiento de la cotización de la acción.

Excluyendo el impacto por derivados el del resto de resultado financiero de las sociedades ex proyectos corresponde a:

| Resto resultado financiero de sociedades ex proyecto (Millones de euros) | 2016 | 2015 | Var. 16/15 |
|--|-----------|-----------|------------|
| Coste de avales | -30 | -34 | 4 |
| Intereses demora | 12 | 20 | -8 |
| Intereses préstamos a puestas en equivalencia | 24 | 25 | -1 |
| Otros | -11 | 1 | -12 |
| TOTAL | -4 | 12 | -16 |

e) Impacto en flujo de caja

Como se puede comprobar en la siguiente tabla la diferencia entre el resultado financiero por financiación y el flujo por intereses declarado en el estado de flujo de caja no es relevante.

| (Millones de euros) | Resultado financiero por financiación | Flujo de intereses | Diferencia |
|---------------------|---------------------------------------|--------------------|------------|
| Proyectos | -305 | -303 | -2 |
| Ex-Proyectos | -49 | -48 | -1 |
| Total | -354 | -351 | -3 |

No obstante, a nivel de proyectos hay que tener en cuenta que se compensan efectos en sentido contrario, ya que aunque la capitalización de gastos financieros en proyecto en construcción, 36 millones de euros, implica un menor resultado respecto al pago, esto se compensa con el devengo de determinadas deudas en las que los intereses en los primeros años se acumulan al principal.

2.7. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2016 asciende a 82 millones de euros (312 millones de euros en 2015). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

| Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|--|-----------|------------|
| HAH | -57 | 186 |
| 407 ETR | 98 | 82 |
| Resto | 41 | 44 |
| TOTAL | 82 | 312 |

Dentro de los resultados de HAH destacan en el ejercicio 2016 impactos no recurrentes por valor de -105 millones de euros debido al impacto de los ajustes de valor razonable, fundamentalmente por la valoración de los derivados vinculados a la inflación (-121 millones de euros) neteado por un impacto positivo en impuestos (15 millones de euros) por la bajada de la tasa impositiva en el Reino Unido. Asimismo, cabe señalar que el resultado de HAH de 2015 recogía resultados no recurrentes positivos por valor de 138 millones de euros, relativos a pensiones, derivados e impuestos. El diferencial entre los resultados no recurrentes entre 2016 y 2015 explica la diferencia del resultado por puesta en equivalencia en ambos ejercicios.

Respecto al impacto de los ajustes de valor razonable relativos a derivados de inflación, es importante señalar, que en caso de materializarse estas expectativas de aumento de la inflación, el incremento de valor de los activos sería muy superior al de los derivados

ya que la deuda expuesta a inflación (normalmente deuda a tipo fijo + ILS) representa menos del 48% del valor del activo regulado, expuesto también a variaciones de inflación.

En la nota 3.5 se proporciona mayor detalle sobre los resultados de estas sociedades.

2.8. GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS

2.8.1. Explicación del gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio y de la tasa impositiva resultante

El gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio 2016 alcanza los 233 millones de euros. Este gasto compara con un ingreso por impuesto sobre sociedades reconocido en el ejercicio 2015 de 54 millones que, tal y como se comentaba en las cuentas de dicho ejercicio tenía su origen fundamentalmente en la activación de créditos fiscales de ejercicios anteriores.

La tasa resultante de dividir el gasto por impuesto sobre sociedades de 2016, 233 millones de euros, sobre el resultado antes de impuestos de 615 es del 37,7%. Dicha tasa está afectada por una serie de impactos de carácter extraordinario que es necesario eliminar a efectos del cálculo de la tasa efectiva. Como se puede comprobar en la siguiente tabla, eliminando dichos efectos la tasa efectiva sería del 32%, cifra que está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente.

| 2016 (Millones de euros) | España | Reino Unido | EE.UU. | Polonia | Canadá | Resto países (*) | Total |
|---|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------------|-------------|
| Beneficio antes de impuestos | 113 | -81 | 259 | 115 | 112 | 99 | 617 |
| Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia | -10 | 45 | 0 | 0 | -103 | -13 | -82 |
| Diferencias permanentes | -19 | 10 | 4 | 6 | 14 | -2 | 13 |
| Resultados de consolidación sin impacto fiscal | 2 | 0 | 186 | 0 | 0 | -17 | 171 |
| Resultado fiscal | 87 | -26 | 450 | 121 | 22 | 67 | 719 |
| Gasto por impuesto del ejercicio | 7 | 5 | -208 | -24 | -10 | -4 | -233 |
| Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores | -29 | 0 | 32 | 1 | 4 | -3 | 5 |
| Gasto por impuesto ajustado | -22 | 5 | -176 | -23 | -6 | -7 | -229 |
| Tipo efectivo sobre resultado fiscal | 25% | 19% | 39% | 19% | 27% | 11% | 32% |
| Tipo efectivo del país | 25% | 20% | 39% | 19% | 27% | | |

(*) En resto países se incluye principalmente el resultado generado en Portugal, Irlanda y Australia.

A continuación se explican los diferentes elementos a ajustar para el cálculo de la tasa efectiva:

- **Resultados puesta en equivalencia** Corresponden a los sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (ver nota 2.7 y 3.5) que conforme a la normativa contable se presentan ya netos de su impacto fiscal. Dichas sociedades han registrado durante el ejercicio un beneficio neto de impuesto de 82 millones de euros
- **Diferencias Permanentes** Corresponden a gastos o ingresos del ejercicio que conforme a la normativa fiscal aplicable en cada uno de los países, no son deducibles (gastos) o tributables (ingresos) en el ejercicio, ni se espera que vayan a ser deducibles en ejercicios futuro. El saldo acumulado por este concepto es un gasto de 13 millones de euros.

- **Resultados Consolidación sin impacto fiscal.** Corresponde a resultados derivadas de criterios de consolidación contable que no tienen repercusiones fiscales. El ajuste corresponde fundamentalmente a EEUU (186 millones de euros) por dos conceptos:
 - Pérdidas en sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos en las que participan otros socios y son integradas por integración global. El crédito fiscal se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del impuesto los accionistas de dichas sociedades por el porcentaje de participación que poseen en las mismas. El ajuste por este concepto asciende a 42 millones de euros y corresponde al crédito fiscal asignable al resto de socios.
 - Resultados por desinversiones en Estados Unidos. Corresponde fundamentalmente al fondo de comercio asignado a la Autopista Chicago Skyway por valor de 132 millones de euros. Dicho fondo de comercio ha sido dado de baja como consecuencia de la venta de la autopista Chicago Skyway (reduciendo por lo tanto la plusvalía), sin generar un impacto fiscal. Adicionalmente hay 12 millones de euros de resultados negativos relacionados con la desconsolidación de la autopista SH 130, que no tienen impacto fiscal.
- **Cambios en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores.** Adicionalmente a los ajustes realizados al resultado antes de impuestos, hay que considerar que el saldo de gasto por impuesto sobre sociedades registrado incluye determinados ajustes relativos a reestimaciones de créditos fiscales de ejercicios anteriores, bien porque no habiéndose activado en su momento, se considere que actualmente sí se cumplen las condiciones para activarlos o al revés. El impacto de estos ajustes es un mayor gasto de 5 millones que se ajusta a efecto de calcular la tasa efectiva y que corresponde fundamentalmente a:
 - EEUU: 32 millones de euros de gasto. Corresponde a créditos fiscales activados en ejercicios anteriores que tras la revisión del modelo de recuperación de bases imponibles (ver nota apartado 3 de esta nota) se considera que tienen riesgo de recuperabilidad.
 - España: 29 millones de euros de ingreso. Corresponde fundamentalmente a créditos fiscales de ejercicios anteriores (34 millones de euros), no activados en su momento, relativos a la participación de una sociedad, que se materializan en el ejercicio 2016 al haberse producido la venta de la sociedad. Dicho impacto se compensa parcialmente por el efecto negativo derivado de la aplicación del Real Decreto Ley 3/2016 que obliga a revertir en este ejercicio y los cuatro siguientes, las pérdidas por deterioro de valores representativos de la participación en el capital o los fondos propios de entidades, deducidas históricamente, por quintas partes. La quinta parte de la reversión a efectuar en este ejercicio supone un mayor impuesto a pagar de 15 millones de euros, pasivo que se netea en parte con el reconocimiento de un activo por impuestos diferidos de 10 millones respecto a aquellas sociedades deterioradas en las que se espera la recuperación del ajuste mediante un proceso de liquidación, siendo por tanto el impacto en gasto de 5 millones.

En la tabla que se adjunta a continuación se incluye el detalle del cálculo de la tasa impositiva efectiva del ejercicio 2015.

| 2015 (Millones de euros) | España | Reino Unido | EE.UU. | Resto países | Total |
|---|------------|-------------|-------------|--------------|------------|
| Beneficio antes de impuestos | 191 | 230 | -8 | 164 | 577 |
| Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia | -3 | -215 | 0 | -94 | -312 |
| Diferencias permanentes | -34 | -32 | 13 | 88 | 35 |
| Resultados de consolidación sin impacto fiscal | -53 | 0 | 119 | 0 | 66 |
| Resultado fiscal | 100 | -17 | 124 | 159 | 366 |
| Gasto por impuesto del ejercicio | 57 | -11 | -128 | 27 | -54 |
| Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores | -29 | 8 | 172 | 7 | 157 |
| Gasto por impuesto ajustado | 28 | -4 | 44 | 34 | 103 |
| <i>Tipo efectivo sobre resultado fiscal</i> | 28% | 22% | 36% | 21% | 28% |
| <i>Tipo efectivo del país</i> | 28% | 20% | 35% | | |

2.8.2 Detalle del gasto del impuesto corriente y diferido e impuesto pagado en el ejercicio

El detalle del gasto por impuesto del ejercicio correspondiente al ejercicio 2016 y 2015 se presenta también diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente del mismo, al impuesto diferido y a los cambios en estimaciones de ejercicios anteriores:

| (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|---|-------------|-----------|
| Gasto por impuesto del ejercicio | -233 | 54 |
| Gasto por impuesto corriente | -100 | -307 |
| Gasto por impuesto diferido | -128 | 205 |
| Cambio en estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otras regularizaciones | -5 | 157 |

El importe pagado en el ejercicio en concepto de impuesto de sociedades asciende a 147 millones de euros, tal y como se muestra en la nota de flujo de caja (Nota 5.3).

2.8.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2016.

| Activo (Millones de euros) | Balance 01/01/16 | Trasposos y otros | Cambio en estimaciones ejercicios anteriores | Carga/abono cuenta de resultado | Carga/abono patrimon. neto | Efecto tipo cambio | Balance 31/12/16 |
|-------------------------------|------------------|-------------------|--|---------------------------------|----------------------------|--------------------|------------------|
| Créditos fiscales | 600 | 23 | -42 | -268 | 0 | -3 | 311 |
| Dif. criterio fiscal/contable | 459 | 98 | -13 | 3 | 0 | 2 | 548 |
| Dif. valoraciones patrimonio | 173 | -19 | 11 | -5 | -7 | -9 | 144 |
| Otros conceptos | 23 | 10 | 7 | 8 | 0 | 0 | 48 |
| TOTAL | 1.255 | 112 | -37 | -263 | -7 | -10 | 1.051 |

| Pasivo (Millones de euros) | Balance 01/01/16 | Trasposos y otros | Cambio en estimaciones ejercicios anteriores | Carga/abono cuenta de resultado | Carga/abono patrimon. neto | Efecto tipo cambio | Balance 31/12/16 |
|-------------------------------|------------------|-------------------|--|---------------------------------|----------------------------|--------------------|------------------|
| Diferidos fondo de comercio | 197 | 72 | -1 | -11 | 0 | 1 | 258 |
| Dif. criterio fiscal/contable | 735 | -31 | -12 | -124 | 0 | 7 | 575 |
| Dif. valoraciones patrimonio | 104 | 1 | 0 | 0 | -15 | -7 | 82 |
| Otros conceptos | 89 | -39 | 6 | 1 | 0 | -4 | 52 |
| TOTAL | 1.124 | 2 | -7 | -134 | -15 | -3 | 967 |

Los principales movimientos se producen, por un lado, en la columna de traspasos de impuestos diferidos, de activo y pasivo, principalmente por la entrada en el perímetro de la sociedad australiana Broadpectrum (Nota 1.1.3 Cambios en el perímetro de Consolidación) y diferidos asociados a la dicha participación (57 millones de euros netos).

Por otro lado, el saldo de créditos fiscales se ve reducido de forma relevante debido a la aplicación de las Bases Imponibles en Estados Unidos con motivo del resultado producido por la venta de la autopista Chicago Skyway, compensándose parte de esa variación de activo en una reducción de pasivo debido a la recuperación de diferencias temporales generada por dicha desinversión.

Los impuestos diferidos existentes a 31 de Diciembre de 2016 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 del grupo se consideran que se van a poder utilizar antes de que venza el periodo de prescripción. El saldo total activado alcanza los 311 millones de euros, de los cuales 277 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 | Base imponible negativa | Período de prescripción | Crédito fiscal máximo | Crédito fiscal activado |
|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Grupo Consolidado Fiscal Español | 766 | No prescriben | 191 | 191 |
| Grupo Consolidado Fiscal EE.UU. | 151 | 2029-2036 | 53 | 16 |
| Australia | 213 | No prescriben | 64 | 50 |
| Reino Unido | 62 | No prescriben | 12 | 0 |
| Resto | 346 | 2017-No prescriben | 87 | 20 |
| Total | 1.537 | | 407 | 277 |

Además, Ferrovial tiene acreditadas deducciones por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2016 por importe de 207 millones de euros (203 millones en 2015) de los cuales se encuentran activados 33 millones de euros.

Grupo consolidado fiscal español:

El crédito por bases impositivas negativas pendiente de uso a cierre de 2016 por parte del Grupo Consolidado en España asciende a 191 millones de euros. A efectos de comprobar la recuperabilidad del mismo, se ha realizado un modelo en el que se consideran los cambios introducidos en el Real Decreto 3/2016 y se utilizan las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del grupo. En base a este modelo se recuperarían la totalidad de los créditos fiscales generados por bases impositivas negativas, al generar de forma recurrente resultados positivos en el periodo de proyección, y los créditos por deducciones ya activados (33 millones de euros), por lo que se mantiene su activación en el balance.

Grupo consolidado fiscal EEUU:

A 31 de diciembre de 2016 el saldo de crédito por bases impositivas negativas pendientes de uso por parte del Grupo Consolidado en EEUU asciende a 84 millones de euros, de los cuales habían sido activados en ejercicios anteriores 53 millones de euros. De la misma manera que en el grupo consolidado fiscal español, se ha realizado un modelo con las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del grupo consolidado fiscal EEUU. En base a esas proyecciones se concluye que el grupo fiscal sólo generará bases impositivas positivas en 2017, generando bases negativas en el periodo 2018-2026, y que además estas proyecciones de bases podrían variar significativamente dependiendo de los nuevos proyectos de infraestructuras que se contraten. En base a dicha estimación, se han decidido provisionar las bases que no se recuperan en 2017, lo que implica un impacto negativo de 37 millones, dejando el saldo activado en balance en 16 millones.

Grupo Consolidado Australia:

Tras la compra de Broadpectrum, Ferrovial ha constituido un grupo consolidado fiscal con todas sus sociedades en Australia. Las pérdidas activadas corresponden fundamentalmente a pérdidas históricas generadas por Broadpectrum. Como en los casos anteriores se ha elaborado un modelo de proyecciones en el que se concluye que el grupo va a generar bases positivas de forma sistemática en los próximos años, en base al cual se ha decidido mantenerlas activadas.

Reino Unido:

En el caso del Reino Unido las bases impositivas corresponde a pérdidas generadas en el ejercicio 2015 y 2016 en determinadas sociedades del grupo Amey que, conforme al régimen fiscal vigente, sólo pueden ser compensadas a futuro con beneficios generados en estas mismas sociedades. En base al modelo de proyección efectuado no existe certeza sobre si dichas sociedades obtendrán beneficios en los próximos ejercicios, por lo que se ha decidido no activar dichas pérdidas.

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.

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 (271 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 137 millones de euros, principalmente en la división de construcción.
- Diferencias por gastos financieros en sociedades concesionarias de España, que fiscalmente son objeto de activación y posterior amortización, mientras que contablemente se registran como gasto en el periodo de devengo (80 millones de euros).
- Amortizaciones contablemente aceleradas (46 millones de euros).

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (383 millones de euros).
- Diferencias entre valores fiscales y contables de sociedades mantenidas para la venta (35 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos derivados de la norma internacional IFRIC12 por importe de 44 millones de euros, principalmente en la división de autopistas.

c) Impuestos diferidos por 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 114 millones de euros y 82 millones de euros en el pasivo.

d) Impuestos diferidos por fondos de comercio

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio internacional, por importe de 258 millones de euros.

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2015:

| Activo (Millones de euros) | Balance 01/01/15 | Traspasos y otros | Cambio en estima- ciones ejercicios anterio- res | Carga/ abono cuenta de resultado | Carga/ abono patrim. neto | Efecto tipo cam- bio | Balance 31/12/15 |
|--|---------------------|----------------------|--|---|------------------------------------|-------------------------------|---------------------|
| Créditos fiscales | 731 | -448 | 223 | 58 | 0 | 36 | 600 |
| Dif. criterio fis- cal/ contable | 394 | 22 | 12 | 28 | -2 | 4 | 459 |
| Dif. valoraciones patrimonio | 300 | -113 | 5 | 67 | -100 | 14 | 173 |
| Otros conceptos | 13 | 4 | 0 | 6 | 0 | 0 | 23 |
| TOTAL | 1.438 | -535 | 240 | 159 | -102 | 53 | 1.254 |

| Pasivo (Millones de euros) | Balance 01/01/15 | Traspasos y otros | Cambio en estimaciones ejercicios anteriores | Cargo/ abono cuenta de resultado | Car- go/ abono pa- trim- neto | Efecto tipo cambio | Balance 31/12/15 |
|--|---------------------|----------------------|---|---|--|--------------------------|---------------------|
| Diferidos fondo de comercio | 194 | 1 | 0 | -2 | 0 | 4 | 197 |
| Dif. criterio fis- cal/contable | 951 | -334 | 104 | -50 | 0 | 65 | 735 |
| Dif. valora- ciones patri- monio | 90 | 1 | -1 | 7 | 6 | 0 | 104 |
| Otros con- ceptos | 75 | -4 | 1 | -1 | 17 | 2 | 89 |
| TOTAL | 1.310 | -337 | 104 | -46 | 23 | 71 | 1.124 |

2.8.4. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Respecto a Ferrovial S.A. y su grupo consolidado fiscal, en la actualidad, no existen procesos de inspección abiertos de alcance significativo. En el ejercicio 2015 concluyó la inspección en España correspondiente a los ejercicios 2007 a 2011, relativo al Impuesto sobre Sociedades, IVA y Retenciones a cuenta del IRPF de rendimientos del trabajo, rendimientos profesionales y rendimientos de capital mobiliario, por lo que están abiertos a comprobación los ejercicios siguientes siempre que no se encuentren prescritos, básicamente el Impuesto sobre Sociedades desde 2012 y resto de impuestos desde 2013.

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. Se considera que las posibles contingencias significativas de carácter tributario se encuentran adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.

2.8.5. Régimen fiscal aplicable a Ferrovial S.A

Ferrovial, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran el Grupo Consolidado Fiscal junto con Ferrovial, S.A. para el ejercicio 2016 son las que se indican en el Anexo II. Así mismo, la entidad se acogió en 2014 al régimen fiscal establecido en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades ("LIS"). Dado que la aplicación de dicho régimen tiene efecto en la tributación de los posibles dividendos o plusvalías obtenidos por los accionistas de la sociedad, se adjunta como Anexo I a estas cuentas anuales consolidadas, una nota descriptiva del tratamiento fiscal aplicable a los accionistas, así como información relativa a los resultados fiscales obtenidos por Ferrovial S.A que los accionistas deben conocer a efectos de la aplicación de dicho régimen.

2.9. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2016 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -7 millones de euros (89 millones de euros a diciembre de 2015).

El detalle de los principales resultados por sociedad a diciembre de 2016 son los siguientes:

| Millones de euros | 2016 | 2015 | Var. 16/15 | % externos |
|--------------------------------|-----------|-----------|---------------|------------|
| Grupo Budimex | -38 | -23 | -15 | 40,9% |
| US 460 Mobility Partners LLC | -4 | -31 | 27 | 30,0% |
| Autopista R4 Madrid Sur | 0 | 13 | -13 | 45,0% |
| Autopista Madrid Levante | 0 | 2 | -2 | 46,3% |
| Autopista del Sol | 1 | 8 | -7 | 20,0% |
| Autop.Terrasa Manresa, S.A. | -13 | -11 | -3 | 23,7% |
| SH-130 Concession Company, LLC | 14 | 73 | -59 | 35,0% |
| Skyway Concession Co. LLC. | 5 | 28 | -23 | 45,0% |
| LBJ Infrastructure Group | 21 | 20 | 1 | 49,0% |
| NTE Mobility Partners | 8 | 14 | -6 | 43,3% |
| Resto sociedades | -2 | -5 | 3 | |
| TOTAL | -7 | 89 | -96 | |

2.10. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación se presenta el cálculo del resultado básico por acción atribuido a la sociedad dominante:

| Millones de euros | 2016 | 2015 |
|--|-------------|-------------|
| Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros) | 376 | 720 |
| Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones) | 738.112 | 735.635 |
| Menos número medio acciones propias (miles de acciones) | -7.188 | -3.775 |
| Nº medio acciones para determinar b ^a básico por acción | 730.923 | 731.860 |
| Resultado básico por acción (euros) | 0,51 | 0,98 |

Resultado diluido por acción: Al 31 de diciembre de 2016 y a 31 de diciembre de 2015, 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 Nota 6.7 de la presente memoria, no van a suponer ampliación de capital alguna para el grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dicha Nota, 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.

El resultado neto por segmento geográfico es el siguiente:

| Millones de euros | 2016 | 2015 | Var. 16/15 |
|-------------------|------------|------------|-------------|
| España | 101 | 139 | -38 |
| Reino Unido | -76 | 241 | -317 |
| E.E.U.U. | 102 | 232 | -130 |
| Australia | -30 | -4 | -27 |
| Canadá | 102 | 70 | 32 |
| Polonia | 53 | 15 | 37 |
| Resto | 125 | 26 | 99 |
| TOTAL | 376 | 720 | -344 |

El resultado por segmento de negocio aparece en el anexo III.

SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE

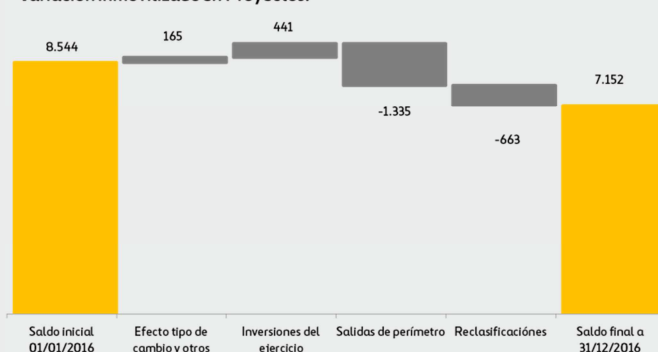
Esta sección comprende las notas relativas a activos no corrientes del balance, excluyendo los activos por impuestos diferidos (Sección 2) y los derivados financieros (Sección 5).

Los principales componentes del activo no corriente a diciembre de 2016 en Ferrovial son, el fondo de comercio de consolidación (2.170 millones de euros) que representa el 9% del total del activo, la partida "Inversiones en proyectos de infraestructuras" (7.153 millones de euros), que supone un 30% del total del activo (ver nota 3.3), y las inversiones en asociadas (ver nota 3.5), por 2.876 millones de euros (relativas fundamentalmente a la inversión en HAH y 407ETR) que representa el 12% del total del activo.

En relación a la evolución del fondo de comercio, se produce un incremento de 285 millones de euros, principalmente por el generado en la adquisición de Broadpectrum (377 millones de euros), y neteado en parte por la disminución en el Fondo de Comercio de Amey por tipo de cambio (-138 millones de euros) consecuencia de la depreciación de la libra esterlina.

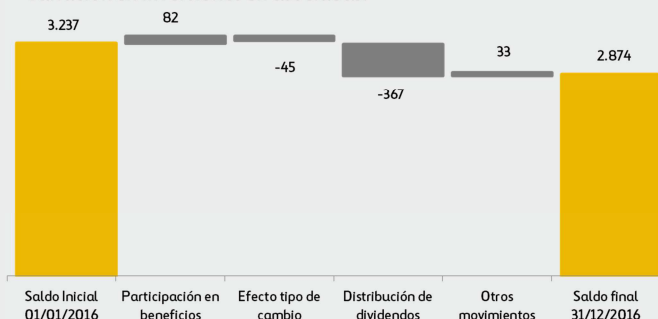
En cuanto a la evolución del inmovilizado de proyectos de infraestructuras, la reducción de la cifra con respecto al ejercicio anterior, se debe fundamentalmente a la salida del perímetro de diferentes sociedades de proyectos, impacto neteado por la evolución del tipo de cambio y las inversiones realizadas en el ejercicio:

Variación Inmovilizado en Proyectos:



Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce una disminución de 363 millones de euros, originado fundamentalmente por las distribuciones de dividendos por importe de 367 millones de euros, principalmente de HAH y ETR407 y por el efecto del tipo de cambio debido principalmente a la depreciación producida en el tipo de cambio de la libra esterlina (-155 millones de euros), neteado en parte por la participación en los beneficios de estas sociedades (82 millones de euros).

Variación en Inversiones en asociadas:



3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2016:

| (Millones de euros) | Saldos al 31/12/2015 | Variaciones de perímetro | Deterioros | Tipo de cambio | Saldos al 31/12/2016 |
|---------------------|----------------------|--------------------------|------------|----------------|----------------------|
| Servicios | 1.483 | 380 | 0 | -116 | 1.747 |
| Amey | 1.016 | 0 | 0 | -138 | 878 |
| Broadspectrum | 0 | 377 | 0 | 20 | 397 |
| Servicios España | 433 | 3 | 0 | 0 | 436 |
| Resto Servicios | 34 | 0 | 0 | 2 | 36 |
| Construcción | 197 | 10 | 0 | 3 | 210 |
| Webber | 128 | 10 | 0 | 5 | 143 |
| Budimex | 69 | 0 | 0 | -2 | 67 |
| Autopistas | 205 | -15 | -21 | 0 | 169 |
| Euroscut Algarve | 15 | -15 | 0 | 0 | 0 |
| Ausol | 70 | 0 | 0 | 0 | 70 |
| Autema | 120 | 0 | -21 | 0 | 99 |
| Aeropuertos | 0 | 42 | 0 | 3 | 45 |
| Transchile | 0 | 42 | 0 | 3 | 45 |
| TOTAL | 1.885 | 417 | -21 | -110 | 2.170 |

3.1.1. Movimientos en el ejercicio

Se detallan a continuación las principales variaciones en función de la naturaleza del movimiento:

Variaciones de perímetro

Broadspectrum

La principal variación se corresponde a la incorporación al perímetro de la empresa Broadspectrum. Según se describe en la nota 1, Ferrovial alcanzó el control de la sociedad el 13 de mayo, integrándose los estados financieros a partir del 31 de dicho mes. En la tabla siguiente, se resumen las principales magnitudes de la compra de la sociedad, como el valor contable de los activos y pasivos adquiridos, los ajustes de valor razonable realizados, el precio de adquisición y el activo intangible generado:

| | Millones AUD | Millones EUR |
|---|--------------|--------------|
| Fondos propios a la fecha de adquisición | 583 | 379 |
| Ajustes valor razonable | -394 | -256 |
| Valor razonable de la deuda | -61 | -40 |
| Contingencias | -18 | -12 |
| Eliminación activo intangible | -541 | -351 |
| Asignación activo intangible | 309 | 201 |
| Impacto fiscal PPA | -59 | -38 |
| Otros ajustes | -24 | -16 |
| Fondos propios tras ajustes | 189 | 122 |
| Inversión de Ferrovial | 769 | 499 |
| Fondo de comercio | 580 | 377 |

Dado que la adquisición se realizó el pasado mes de mayo, existe un plazo de un año para finalizar el proceso de asignación de precio a los diferentes activos. Con carácter provisional, la compañía ha realizado principalmente los siguientes ajustes:

- Ajuste para valorar a valor razonable la deuda de la sociedad, ya que parte de la misma se encuentra referenciada a un tipo fijo (ver nota 5.2 sobre posición neta de tesorería). El valor de la deuda neta incorporada en el momento de la adquisición es de 435 millones de euros, cifra que incorpora el ajuste mencionado de 40 millones de euros.
- Ajuste por la identificación de determinados pasivos contingentes valorados a valor razonable.
- Eliminación de los activos intangibles existentes en el balance de la compañía adquirida y que tenían su origen en procesos de adquisiciones previas realizadas por la misma.
- Asignación de los activos intangibles correspondientes al valor de los contratos que actualmente tiene firmados con sus clientes y a la relación contractual con los mismos. Dicho activo se ha calculado en base al valor actual de los flujos netos previstos en esos contratos y a una estimación de flujos futuros en base a probabilidades de renovación. Los intangible se amortizarán en función de la corriente estimado de flujos de los contratos generando una amortización de carácter decreciente durante un plazo previsto de 10 años.
- Impacto fiscal PPA: En esta partida se recoge el impacto fiscal de los ajustes a valor razonable.
- Otros ajustes

La diferencia entre el precio pagado (769 millones de dólares australianos) y el valor de los fondos propios de la compañía tras los mencionados ajustes (189 millones de dólares australianos), ha resultado en 580 millones de dólares australianos, que han sido clasificados como fondo de comercio. A cierre de diciembre, se ha registrado una amortización del intangible por importe de 56 millones de euros, cifra estimada al resultado de los contratos actualmente en ejecución, de manera que el resultado de explotación aportado por la sociedad resulta cercano a cero.

Otras adquisiciones

Adicionalmente en el segmento de servicios se produjeron otras tres adquisiciones:

- Biotrán: compañía especializada en la gestión integral de residuos industriales del sector farmacéutico. El valor de esta inversión fue de 11 millones de euros, y genera un fondo de comercio de consolidación de 3 millones de euros.
- Siemsa: compañía especializada en servicios técnicos para los sectores de la energía, petroquímico e industrial por un precio de adquisición de 17 millones de euros. Se ha identificado y registrado un activo intangible vinculado a la cartera de clientes de Siemsa por importe de 6 millones de euros, no existiendo diferencia adicional entre los valores razonables de los activos adquiridos y pasivos asumidos registrados y el coste de la combinación, no habiéndose originado, por lo tanto, un fondo de comercio. Estas dos sociedades se integrarán dentro de la estructura de negocio de Ferrovial Servicios España con lo que el fondo de comercio generado se integrará a efectos de test de deterioro en el fondo de comercio de dicha área de actividad.

- Amest Kamiensk: en este caso se adquirió el 80% de esta sociedad propietaria de una planta de tratamiento de residuos en la ciudad polaca de Ruzsoczyn por un importe de 35 millones de zlotys (8 millones de euros), procediéndose a integrar sus estados financieros a partir del 31 de enero. En la tabla adjunta al final de esta sección, se adjunta la asignación provisional del precio de compra al 100%, dado que se ha reconocido la parte correspondiente al socio minoritario. De este proceso ha resultado una asignación de 11 millones de euros a un activo intangible relacionado con el derecho a depositar residuos en la planta de tratamiento, no existiendo de esta manera ninguna diferencia adicional entre el valor razonable entre los activos y pasivos asumidos, y el coste de la combinación de negocios.

En el segmento de Construcción, tal como se comenta en la nota 1.1 sobre variaciones de perímetro, se ha producido la adquisición de la empresa estadounidense especializada en infraestructuras de agua y edificación no residencial Pepper Lawson Construction LLC, por un importe de 11 millones de euros. A la fecha de formulación se está realizando por parte de la compañía el análisis para la asignación del precio, que de forma provisional se ha asociado a fondo de comercio por un importe de 10 millones de euros. Dicha sociedad se ha integrado organizativamente dentro de la estructura de Webber con lo que el deterioro del fondo de comercio se analizará de forma conjunta con el fondo de comercio de Webber

En el segmento de aeropuertos, Ferrovial adquirió la sociedad Transchile Charrúa Transmisión, empresa propietaria de una línea de transmisión eléctrica de 204 kilómetros entre las subestaciones de Charrúa y Cautín. El precio de adquisición se situó en 102 millones de euros. Actualmente, se está realizando el análisis para la asignación del precio, asociándose provisionalmente un fondo de comercio de consolidación por valor de 42 millones de euros.

En la siguiente tabla puede consultarse la asignación provisional del precio de compra de todas las adquisiciones ocurridas durante 2016:

| (Millones de euros) | Biotrán | Siemsa | Amest Kamiensk | Transchile | Pepper Lawson |
|--|----------|----------|----------------|------------|---------------|
| Fondos propios a la fecha de adquisición | 4 | 13 | 1 | 48 | 6 |
| Ajustes valor razonable | 4 | 4 | 9 | 12 | -5 |
| Fondos propios tras ajustes | 9 | 17 | 10 | 60 | 1 |
| Inversión de Ferrovial | 11 | 17 | 10 | 102 | 11 |
| Fondo de comercio | 3 | 0 | 0 | 42 | 10 |

Mantenidos para la venta - Autopistas

Tal y como se ha comentado anteriormente (ver nota 1.1 sobre variaciones de perímetro), en 2016 se ha realizado la reclasificación a activos mantenidos para la venta de la autopista portuguesa Euroscut Algarve, lo que ha supuesto un impacto negativo en este epígrafe de 15 millones de euros.

Deterioros

Con respecto a la autopista Autema, se ha deteriorado el fondo de comercio de consolidación asignado a esta por importe de 21 millones de euros.

Tipo de cambio

En relación a las variaciones causadas por el tipo de cambio, la apreciación del euro frente a la libra y el zloty, han tenido como resultado un impacto negativo en el fondo de comercio 110 millones de euros, destacando principalmente la variación de esta partida en la división de Servicios, donde el fondo de comercio ha sufrido una variación de 116 millones de euros, debido fundamentalmente a la depreciación de la libra, compensado en parte por la apreciación del dólar australiano. Además del dólar australiano, la apreciación del dólar estadounidense y el peso chileno han mitigado ligeramente la variación por este concepto.

3.1.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

A. Fondos de Comercio de Servicios:

Metodología y tasa de descuento

Para realizar el test de deterioro del fondo de comercio de Amey (UK), Ferrovial Servicios España y Broadspectrum (Australia) por importe de 878, 436 y 397 millones de euros al 31 de diciembre de 2016 respectivamente (1.016 y 433 millones de euros en el caso de Amey y Ferrovial Servicios España, respectivamente al 31 de diciembre de 2015), se usan proyecciones de flujos del proyecto en un periodo de cinco años, salvo en el caso de Broadspectrum que se ha utilizado un periodo de diez años ya que coincide con el periodo de proyección utilizado para valorar la compañía en el momento de la adquisición y es coherente con el modelo utilizado para valorar los contratos. El valor residual se basa 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 cada sociedad. El fondo de comercio de Resto Servicios, 36 millones de euros, se compone principalmente por el generado por la adquisición de la sociedad chilena de servicios a la minería Steel (Chile), de 29 millones de euros.

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. Ferrovial utiliza para valorar compañías una tasa libre de riesgo tomando como referencia habitualmente el bono soberano a 10 años en función de la localización y una prima de mercado del 6,0% (frente al 5,5% del año anterior) basándose en estudios sobre primas históricas exigidas a largo plazo y de mercado actuales (principalmente Dimson, Marsh & Staunton, Damodaran, etc.). En relación a la tasa libre de riesgo, señalar que la compañía considera que la cotización actual de los bonos soberanos en algunos países puede estar distorsionada a la baja. Para los test de deterioro se ha utilizado como tasa libre de riesgo una tasa normalizada del 2,0% en el Reino Unido (Amey) y del 2,7% para España (Ferrovial Servicios España), lo que supone un ajuste al alza frente a la cotización de los bonos soberanos a 31 de diciembre de 2016 de 77 puntos básicos en el Reino Unido y 129 puntos básicos en España. En Broadspectrum se ha utilizado una tasa libre de riesgo de 3,2% (44 puntos básicos por encima de la cotización del bono soberano australiano a diez años) y en Chile se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 4,2% (coincidente con la cotización del bono soberano chileno a diez años). Por otra parte, para recoger el riesgo de cada compañía se han seleccionado portafolios de compañías comparables para obtener 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.).

Las tasas de descuento (WACC) utilizadas para calcular el test de deterioro son 6,7% en el Reino Unido y 7,3% en España (frente a las tasas del año anterior de 6,8% y 6,9%, respectivamente) y 8,4% en Broadpectrum. La tasa de descuento utilizada en el test de deterioro de Steel es del 8,8% (misma tasa del año anterior).

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de la división de Servicios son las proyecciones de ingresos y los márgenes previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales:

- La cartera de contratos existentes, que determina con seguridad un alto porcentaje de los ingresos en los próximos años. La cartera de contratos en 2016, se ha visto reducida tanto en UK como en España (-27,1% y -6,3%) debido a una menor licitación pública. Aunque el caso de UK, si excluimos el impacto del tipo de cambio, la bajada sería sensiblemente menor (-15,5%). Ferrovial Servicios Internacional, en cambio, ha visto incrementada su cartera de contratos en 2016 en casi un 60%. La cartera de contratos de en el caso de Broadpectrum alcanza a 31 de diciembre los 6.117 millones de euros.
- La consecución de nuevos contratos, que se calcula aplicando un ratio de éxito (basado en datos históricos de la compañía y expectativas del mercado) sobre la estimación de los contratos que se van a licitar los próximos años.
- La estimación de los márgenes futuros, que se basa en los márgenes históricos de la compañía ajustados por determinados factores que pueden afectar a los mercados a futuro. En 2016, el margen del Resultado Bruto de Explotación (RBE) excluido Broadpectrum en la división de Servicios sufrió una caída de aproximadamente 120 puntos básicos, principalmente por el empeoramiento del resultado de Amey (UK) debido a la reducción del gasto de las entidades locales, a costes no recurrentes de reestructuración y al desempeño de algunos contratos, principalmente de mantenimiento de carreteras.

Para el test de deterioro de Amey, las proyecciones se han ajustado a la baja frente a las utilizadas el año anterior, considerando una cifra de ventas similar a los últimos dos años y márgenes EBITDA que vuelven a recuperarse a futuro, sin superar los experimentados antes de 2014.

El resultado de explotación de Ferrovial Servicios España se ha comportado durante 2016 en línea con lo estimado en el Presupuesto (que sirvió como punto de partida del modelo del test de deterioro del pasado ejercicio) y con el margen RBE del año anterior, 10,7%. El plan de negocio contempla la consolidación de la mejora de márgenes alcanzada hasta la fecha.

- La tasa de crecimiento a perpetuidad ("g"), dato basado en las perspectivas de los mercados y sectores en los que opera la compañía. Las tasas utilizadas son: 1,75% en Servicios España, 2% en Amey (UK) y Steel (Chile) y 2,4% en Broadpectrum (Australia). Estos crecimientos a perpetuidad están en línea con las estimaciones de inflación a largo plazo en estos cuatro países.

Resultados del test de deterioro

La valoración de Amey que se desprende del modelo de test de deterioro es un 231% superior a su valor contable (frente al 234% del año anterior). En este caso la holgura es similar al año pasado, a pesar que la valoración es inferior debido a que el valor en libros de Amey (UK) ha disminuido por las pérdidas registradas en el periodo. En el caso de Ferrovial Servicios España, el exceso es de un 49% (frente al 66% del ejercicio anterior).

La valoración de Steel que se obtiene del modelo de test de deterioro es un 146% superior a su valor contable (frente al 18% del ejercicio anterior).

El peso del valor residual calculado tras el periodo de proyección sobre el total de la valoración es aproximadamente el 78% en Amey, 74% en Ferrovial Servicios España y 69% en Broadpectrum.

En el caso de Broadpectrum el modelo utilizado para la valoración se basa en las proyecciones utilizadas para la adquisición de la sociedad con lo que no existe diferencia relevante entre el valor contable y la valoración realizada.

Análisis de sensibilidad

Para estos fondos de comercio se realizan adicionalmente análisis de sensibilidad, principalmente en 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 concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen bruto de explotación de 100 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura frente al valor contable del 111% en Amey, del 26% en Ferrovial Servicios España y del 90% en el caso de Steel.

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al caso base fuese de 274 puntos básicos para Amey, 287 puntos básicos para Ferrovial Servicios España y 520 puntos básicos en Steel, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad en el 1%.

Por último, señalar que tanto en el caso de Amey como en Ferrovial Servicios España, en un escenario donde se mantengan los márgenes proyectados y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo, no existiría deterioro.

B. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):

Metodología y tasa de descuento

El importe de los fondos de comercio de Webber y Budimex asciende, al 31 de diciembre de 2016, a 143 y 67 millones de euros, respectivamente (128 y 69 millones de euros al 31 de diciembre de 2015).

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 8,7% (frente al 8,2% en 2015), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2% (misma que en 2015). En el WACC anterior se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 2,4%, coincidente con la cotización del bono americano a 10 años a 31 de diciembre de 2016.

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 a 31 de diciembre de 2016 es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que de dicho análisis se haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de Webber son las proyecciones de ingresos y los márgenes de explotación previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales, similares a los descritos en el apartado anterior de Servicios (la cartera de contratos existentes, la consecución de nuevos contratos, la estimación de los márgenes futuros y la tasa de crecimiento a perpetuidad). Cabe señalar que los márgenes de explotación proyectados son más reducidos que los históricos de los últimos años, situándose en línea con los márgenes medios del sector. Respecto a la tasa de crecimiento a perpetuidad se ha utilizado el 2%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo en Estados Unidos sin considerar el crecimiento real de la economía.

Resultados del test de deterioro

En el caso de Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 23% superior a su valor contable (vs 26% del año anterior).

El peso del valor residual de Webber calculado tras el periodo de proyección sobre el total de la valoración es del 39%.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2016 es un 321% superior a su valor contable (vs 393% del año anterior).

Análisis de sensibilidad

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen 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 del fondo de comercio registrado.

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen de explotación de 50 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura del 9% frente al valor contable.

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al caso base fuese de 120 puntos básicos, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad ("g") en el 1%.

Por último, indicar que en un escenario en el que se mantengan los márgenes y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo (frente al 2%), no existiría deterioro.

En relación a Budimex, debido a la relevante holgura mencionada de su capitalización bursátil sobre su valor contable, la compañía considera que no existen indicios de deterioro.

C. Fondos de comercio Autopistas:

Metodología y tasa de descuento

El fondo de comercio de la actividad de Autopistas asciende a 31 de diciembre de 2016 a 169 millones de euros (205 millones de euros al 31 de diciembre de 2015). Dicho fondo de comercio tiene su origen en la operación de fusión realizada en 2009 entre Ferrovial S.A y Cintra S.A., y corresponde a la adquisición del porcentaje de participación de los accionistas minoritarios de Cintra. La asignación del fondo de comercio generado por la diferencia entre el precio de adquisición de dicha participación y su valor en libros, se hizo calculando la diferencia entre el valor razonable de las principales acciones en sociedades concesionarias que en dicho momento tenía Cintra S.A y el valor en libro de las mismas, ajustada por el porcentaje adquirido.

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 recuperable 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 y peculiaridades de cada activo, utilizando herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráfico, mantenimiento extraordinario, etc.

Para determinar la tasa de descuento señaladas en la tabla posterior, se utiliza una tasa libre de riesgo normalizada 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 de mercado del 6,0% (5,5% en ejercicio anterior). A continuación se muestra una tabla con la tasa de descuento utilizada para cada activo en 2016 y 2015:

| Tasa descuento (coste del equity ó Ke) | 2016 | 2015 |
|--|-------|------|
| Autema | 8,4% | 7,9% |
| Ausol | 10,0% | 8,1% |

La subida de la tasa de descuento en 2016 de Ausol se debe al uso de parámetros más conservadores en la beta y la prima de riesgo mercado comentada anteriormente, así como a un ligero aumento del apalancamiento tras la refinanciación llevada a cabo en 2016.

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto

El principal factor que afecta a las proyecciones de flujo de efectivo de las autopistas son las proyecciones de ingresos, que difieren dependiendo de si el proyecto tiene riesgo de demanda (activo intangible) o si por el contrario corresponde a un pago por disponibilidad a realizar por el Concedente (activo financiero).

Los activos intangibles dependen de la evolución del tráfico y de las tarifas, estas últimas actualizadas generalmente con inflación. De las dos autopistas con fondo de comercio, en Ausol se aplica el modelo de activo intangible, mientras que en Autema se aplica el modelo de activo financiero, dado que el riesgo de demanda es asumido por la Generalitat.

Las proyecciones de tráfico se elaboran mediante herramientas de modelización a largo plazo que utilizan fuentes públicas (o externas) para estimar el tráfico en el corredor (depende principalmente del crecimiento de la población y la motorización) y el nivel de captación de la autopista.

El punto de partida de las proyecciones o modelos de valoración es el Presupuesto del año siguiente aprobado por la dirección. Si existe alguna desviación en los tráficos del año en curso se tienen en cuenta al revisar el Presupuesto inicial y las proyecciones a largo plazo. En 2016, los ingresos de Ausol han crecido un 10% frente al ejercicio 2015 y un 7% frente al Presupuesto.

En Autema, proyecto clasificado como activo financiero, las incertidumbres están relacionadas con el riesgo de crédito de la contraparte y posibles penalizaciones por el servicio.

Resultados del test de deterioro

En Ausol, la valoración presentan una holgura frente al valor en libros del 250% (frente al 254% del año anterior).

En Autema se ha registrado en el ejercicio un deterioro en el fondo de comercio por importe de 21 millones de euros. Dicho deterioro tiene su origen en el posible impacto del cambio del régimen concesional de la autopista acordado por la Generalitat de Cataluña mediante Decreto 161/2015 y 337/2016, que ha sido objeto de recurso por parte de la sociedad al considerar que el mismo no tiene fundamento legal, tal y como se describe en la nota 6.5.1. relativa a pasivos contingentes y litigios. En base a la posición legal de la compañía, el escenario que se ha asumido para el cálculo del deterioro considera que tras ganar el litigio se reciben los importes pendientes de cobro, atendiendo al régimen concesional previo, de manera progresiva los siguientes años. Tras el registro de esta provisión por deterioro, el valor neto de los activos y pasivos vinculados a este proyecto es cercano a cero.

Análisis de sensibilidad

Un caso más pesimista de Ausol, con ingresos entre un 10% inferiores a los proyectados, presenta una holgura del 132% frente al valor en libros.

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2016 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras, asciende a 503 millones de euros (234 millones de euros en 2015). El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado intangible del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

| Movimiento durante 2016 (Millones de euros) | Derechos sobre concesiones | Aplicaciones informáticas | Cartera comercial y bases de datos clientes | Contratos intangible y otros | TOTAL |
|---|----------------------------|---------------------------|---|------------------------------|-------------|
| Inversión: | | | | | |
| Saldo al 01.01.2016 | 203 | 110 | 135 | 28 | 476 |
| Altas | 0 | 27 | 0 | 2 | 29 |
| Bajas | 0 | -2 | 0 | 0 | -2 |
| Transferencias y otros | -124 | -40 | 0 | 144 | -20 |
| Variaciones de perímetro | 0 | 108 | 201 | 43 | 352 |
| Efecto tipo de cambio | -17 | -4 | -8 | -7 | -35 |
| Saldo al 31.12.2016 | 62 | 199 | 328 | 211 | 800 |
| Amortización Acumulada: | | | | | |
| Saldo al 01.01.2016 | -113 | -85 | -34 | -11 | -243 |
| Altas | -3 | -23 | -72 | -11 | -109 |
| Bajas | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Transferencias y otros | 72 | 44 | 0 | -90 | 26 |
| Variaciones de perímetro | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Efecto tipo de cambio | 10 | 7 | 4 | 5 | 26 |
| Saldo al 31.12.2016 | -34 | -55 | -102 | -108 | -297 |
| Valor Neto Contable a 31.12.2016 | 28 | 145 | 227 | 103 | 503 |

Las variaciones más significativas ocurridas en este epígrafe durante el ejercicio 2016 se deben fundamentalmente al proceso de adquisición de determinadas compañías en el segmento de Servicios (ver nota 1.1.3) donde se ha realizado una asignación del valor del activo intangible asociado (ver nota 3.1.1), e integración de otros activos intangibles de las mismas, cuyo impacto total asciende a 352 millones de euros, de los cuales:

- La adquisición de Broadspectrum supone un impacto de 201 millones de euros por la valoración de la cartera de contratos y relación con clientes. Adicionalmente, la integración de esta compañía supone un impacto de 108 millones de euros adicionales en relación a la valoración del software incorporado.
- La adquisición de Amest Kamiensk supone un impacto de 11 millones de euros en relación al contrato de gestión de la planta de tratamiento de residuos.
- La adquisición de Siemsa y Biotran han supuesto un impacto de 6 millones de euros y 4 millones de euros respectivamente en relación a la valoración de los contratos de gestión y derechos de explotación de los mismos tanto en el sector de la energía como en el farmacéutico.
- La adquisición de Transchile Charrúa Transmisión ha supuesto la incorporación de 21 millones de euros en relación a la valoración del contrato de gestión de la transmisión eléctrica en propiedad.

En los “derechos sobre concesiones” se recogen aquellos derechos de explotación de las licitaciones en el sector servicios de España por 28 millones de euros (29 millones a 31 de diciembre de 2015).

El valor del software por un valor neto de 145 millones de euros (25 millones a 31 de diciembre de 2015).

Por otra parte, el valor de la cartera comercial y bases de datos de clientes recoge adicionalmente al impacto por adquisición de compañías comentados en el párrafo anterior, la cartera de contratos de Enterprise (Reino Unido) por 110 millones de euros (101 millones a 31 de diciembre de 2015).

En “Contratos intangible y otros” se consideran además otros intangibles asociados a varios contratos de concesiones de Reino Unido gestionadas fuera del ámbito de la CINIF12 (Tubelines para la gestión y asistencia técnica en el metro de Londres, Waste Management PFI y Amey Cespa WM con derechos para operar en el sector de tratamiento de residuos) por 87 millones de euros (87 millones a 31 de diciembre de 2015).

El impacto en el flujo de caja por las adiciones de activos intangibles ha ascendido a -8 millones de euros (Nota 5.3), importe inferior a las altas reconocidas en el balance, principalmente por la inversión en aplicaciones informáticas que no se han desembolsado en su totalidad.

No se han producido pérdidas o reversiones de deterioros de estos activos durante el ejercicio 2016.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

| (Millones de euros) | Saldo al 01/01/2016 | Total Adiciones | Total Retiros | Variaciones de perímetro y Traspasos | Efecto tipo de cambio | Saldos al 31/12/2016 |
|--|---------------------|-----------------|---------------|--------------------------------------|-----------------------|----------------------|
| Autopistas España | 793 | 0 | 0 | 0 | 0 | 793 |
| Autopistas USA | 5.764 | 437 | 0 | -1.375 | 198 | 5.025 |
| Resto Autopistas | 384 | 0 | 0 | 0 | 0 | 384 |
| Inversión Autopistas | 6.941 | 437 | 0 | -1.375 | 198 | 6.202 |
| Amortización acumulada | -261 | -75 | 0 | 40 | -4 | -300 |
| Provisiones por deterioro | -28 | 0 | 11 | 0 | 0 | -18 |
| Inversión neta Autopistas | 6.651 | 362 | 11 | -1.334 | 195 | 5.885 |
| Inversión resto Proyectos de infraestructura | 485 | 12 | -11 | 0 | 0 | 486 |
| Amortización resto Proyectos de infraestructura | -179 | -27 | 11 | 0 | 0 | -195 |
| Total inversión neta resto proyectos de infraestructura | 306 | -15 | 0 | 0 | 0 | 291 |
| TOTAL INVERSIÓN | 7.426 | 449 | -11 | -1.375 | 198 | 6.689 |
| Total amortización y provisión | -469 | -102 | 22 | 40 | -4 | -513 |
| Total inversión neta | 6.957 | 347 | 11 | -1.334 | 195 | 6.176 |

Las variaciones más significativas en 2016 son las siguientes:

La evolución del tipo de cambio ha supuesto un aumento de los saldos de balance de estos activos de 195 millones de euros (690 millones en 2015), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas (Ver nota 1.4)

Por lo que respecta a las Autopistas Americanas, el impacto más significativo se corresponde con la desconsolidación de la autopista SH-130 como consecuencia de la pérdida de control, tal y como se explica en la nota 1.1., cuyo impacto asciende a -1.375 millones de euros (-1.334 millones de euros como inversión neta).

Adicionalmente, se han producido incrementos de activos significativos en las autopistas North Tarrant Express 12 millones de euros (72 millones de euros en 2015), la extensión de la autopista North Tarrant Express Extension por 281 millones de euros (256 millones de euros en 2015), LBJ por 74 millones de euros (362 millones de euros en 2015) y 67 millones de euros en la autopista I-77 Mobility Partners LLC (29 millones de euros en 2015). Dentro del total de la inversión correspondiente a estas autopistas, existe un saldo a 31 de diciembre de 2016 807 millones de euros (575 millones de euros en 2015) de inmovilizado en curso (ver nota 5.3.).

Por otra parte, en Resto de Proyectos de Infraestructuras se encuentran los contratos de concesiones otorgadas en la división de Servicios que tienen la calificación de activos intangibles de acuerdo a la CINIF 12 fundamentalmente asociadas a la Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. por una inversión neta de 127 millones de euros (138 millones en 2015), y a diversas plantas de tratamiento integral de residuos, situadas en España, principalmente en Barcelona, Toledo y Murcia (Ecoparc de Can Mata, S.L.U., Gestión Medioambiental de Toledo, S.A. y Servicios Urbanos de Murcia, S.A.) entre otros, por un valor neto de 162 millones de euros (165 millones en 2015).

En el epígrafe de provisiones por deterioro, se incluyen provisiones por pérdidas de valor estimadas de aquellos contratos que no tienen asignado un fondo de comercio. El cálculo de estos posibles deterioros se realizan conforme al mismo criterio indicado en el apartado 3.1.

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (ver Nota 5.2). Los intereses activados al respecto en el año 2016 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2015 fue el siguiente:

| (Millones de euros) | Saldo al 01/01/2015 | Total Adiciones | Total Retiros | Variación perímetro/Trasposos | Efecto tipo cambio | Saldos al 31/12/2015 |
|---|---------------------|-----------------|---------------|-------------------------------|--------------------|----------------------|
| Autopistas España | 2.615 | 4 | -13 | -1.813 | 0 | 793 |
| Autopistas USA | 6.098 | 686 | 0 | -1.763 | 742 | 5.764 |
| Resto Autopistas | 982 | 0 | -3 | -595 | 0 | 384 |
| Inversión Autopistas | 9.695 | 691 | -16 | -4.171 | 742 | 6.941 |
| Amortización acumulada | -575 | -60 | 3 | 384 | -14 | -261 |
| Provisiones por deterioro | -144 | 0 | 0 | 116 | 0 | -28 |
| Inversión neta Autopistas | 8.976 | 631 | -13 | -3.671 | 728 | 6.651 |
| Inversión resto Proyectos de infraestructura | 453 | 16 | 0 | 16 | 0 | 485 |
| Amortización resto Proyectos de infraestructura | -139 | -26 | 0 | -14 | 0 | -179 |
| Total inversión neta resto proyectos de infraestructura | 314 | -10 | 0 | 2 | 0 | 306 |
| TOTAL INVERSIÓN | 10.147 | 707 | -16 | -4.154 | 742 | 7.426 |
| Total amortización y provisión | -858 | -86 | 3 | 485 | -14 | -469 |
| Total inversión neta | 9.290 | 621 | -13 | -3.669 | 728 | 6.957 |

3.3.2. Activos modelo cuenta a cobrar

En relación a los activos sujetos al Modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIF 12, se corresponden 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. Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2016 y 31 de diciembre 2015:

| Sociedad concesionaria (Millones de euros) | País | Años de concesión | Año de inicio | Cuenta a cobrar a largo plazo | Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 4.2) | Total 2016 | Cuenta a cobrar a largo plazo | Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 4.2) | Total 2015 |
|---|-------------|-------------------|---------------|-------------------------------|--|--------------|-------------------------------|--|--------------|
| Autopista Terrasa Manresa, S.A | España | 50 | 1986 | 571 | 77 | 648 | 552 | 39 | 591 |
| Auto-Estradas Norte, S.A. | Portugal | 30 | 2001 | 0 | 0 | 0 | 291 | 48 | 339 |
| Autoestrada do Algarve, S.A. | Portugal | 30 | 2001 | 0 | 0 | 0 | 155 | 40 | 194 |
| Autopistas | | | | 571 | 77 | 648 | 998 | 126 | 1.124 |
| Concesionaria de Prisiones Lledoners | España | 32 | 2008 | 68 | 1 | 70 | 70 | 1 | 71 |
| Concesionaria de Prisiones Figueras | España | 32 | 2011 | 114 | 2 | 116 | 116 | 3 | 120 |
| Depusa Aragón | España | 25 | 2015 (*) | 13 | 0 | 13 | 3 | 0 | 3 |
| Budimex Parking Wroctaw | Polonia | 30 | 2012 | 10 | 0 | 10 | 11 | 0 | 11 |
| Construcción | | | | 206 | 4 | 209 | 200 | 5 | 204 |
| Hospital de Cantabria | España | 20 | 2014 | 79 | 10 | 89 | 79 | 3 | 83 |
| Plantas de tratamiento de residuos en España | España | 16-20 | 2010-2012 | 51 | 10 | 61 | 58 | 12 | 70 |
| Plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido y Polonia | Reino Unido | 18-28 | 2008-2016 | 71 | 169 | 239 | 252 | 0 | 252 |
| Servicios | | | | 200 | 189 | 389 | 389 | 15 | 404 |
| TOTAL GRUPO | | | | 977 | 270 | 1.247 | 1.586 | 146 | 1.732 |

(*) Año de otorgamiento de la concesión.

| Movimientos (Millones de euros) | Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras 2016 | Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras 2015 |
|------------------------------------|---|---|
| Saldo a inicio del ejercicio | 1.586 | 1.467 |
| Adiciones | 298 | 386 |
| Retiros | -215 | -286 |
| Trasposos y otros | -664 | 12 |
| Variaciones de perímetro | 0 | 0 |
| Efecto tipo de cambio | -29 | 7 |
| Saldo a final del ejercicio | 977 | 1.586 |

Nota: saldos presentados netos de provisiones

En relación a los trasposos y otros producidos en el ejercicio 2016, se encuentran por un lado, una minoración por -438 millones de euros en relación a los activos clasificados como mantenidos para la venta de las autopistas portuguesas AutoEstrada Norte y Autoestrada do Algarve (ver nota 1.2.) y por otro lado, se han traspasado al epígrafe de "otras deudas a cobrar a corto plazo" -226 millones de euros correspondiendo fundamentalmente a la planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes de Reino Unido por -175 millones de euros cuyo vencimiento se produce en el ejercicio 2017 (ver nota 4.2).

En relación a la cuenta a cobrar relativa al proyecto de Autema, no se han producido modificaciones sustanciales en relación al cambio que la Generalitat de Cataluña introdujo en el ejercicio 2015 en el régimen concesional del proyecto (ver 9.1). Como se indica en la nota mencionada, la sociedad considera que dicha modificación no es conforme a derecho y procedió a recurrir el Decreto en el que se acordaba la modificación, en el que se considera que hay argumentos legales muy sólidos para ganar dicho recurso se ha decidido mantener registrado el proyecto como una cuenta a cobrar. Adicionalmente se ha realizado un test de deterioro respecto al fondo de comercio que dicho proyecto tenía asignado registrándose una pérdida por importe de 21 millones de euros (ver nota 3.1.2). Basándose en las mismas hipótesis utilizadas para el cálculo del test de deterioro del fondo de comercio, se ha concluido que no existe un deterioro sobre la cuenta a cobrar registrada a cierre del ejercicio.

3.3.3 Impacto en flujo de caja

El impacto conjunto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos de modelo intangible y cuenta a cobrar ha ascendido a -388 millones de euros (Nota 5.3), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- En los proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como a activaciones en proyectos en curso que no suponen salida de caja.
- En los proyectos de modelo de cuenta a cobrar, por los incrementos de la cuenta a cobrar como contrapartida a los ingresos por los servicios prestados, los cuales tampoco suponen una salida de caja.

3.4. 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 2016 (Millones de euros) | Terrenos y Construcciones | Instalaciones Técnicas y Maquinarias | Otras instalac.. utillaje y mobiliario | Total |
|--|---------------------------|--------------------------------------|--|---------------|
| Inversión: Saldo al 01.01.2016 | 174 | 859 | 675 | 1.707 |
| Altas | 19 | 47 | 74 | 141 |
| Bajas | -1 | -91 | -29 | -121 |
| Variaciones de perímetro y traspasos | 5 | 167 | 83 | 255 |
| Efecto tipo de cambio | -8 | -9 | 1 | -15 |
| Saldos al 31.12.2016 | 189 | 973 | 804 | 1.967 |
| Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2016 | -47 | -682 | -488 | -1.217 |
| Dotación amortización | -7 | -55 | -51 | -112 |
| Bajas | 0 | 54 | 23 | 77 |
| Variaciones de perímetro y traspasos | 6 | 4 | -7 | 2 |
| Efecto tipo de cambio | 3 | 10 | 2 | 14 |
| Deterioros Inmovilizado Material | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldos al 31.12.2016 | -45 | -669 | -522 | -1.236 |
| Valor neto contable 31.12.2016 | 144 | 305 | 282 | 731 |

Las variaciones más significativas en 2016 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por 141 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Servicios por 61 millones de euros en relación a inversiones realizadas destinadas a la ampliación de capacidad de vertederos, a la instalación de nuevas plantas de transferencia y tratamiento de residuos, así como a la renovación de elementos de limpieza, transporte y luminarias asociados a los contratos vigentes. Por otra parte, en la unidad de Construcción, se han realizado adquisiciones por un total de 60 millones de euros, en relación a la maquinaria específica de obra.

A destacar la aportación al inmovilizado material de 148 millones de euros por la incorporación de Broadspectrum al perímetro de consolidación. Así como, la adquisición de Transchile que ha supuesto un incremento de 62 millones de euros bajo la unidad de Aeropuertos.

Adicionalmente a lo anterior, durante el ejercicio 2016 el impacto de la variación del tipo de cambio del euro frente al dólar y a la libra han supuesto un decremento en el inmovilizado material de 16 millones de euros.

Bajas o Retiros:

Se producen 121 millones de euros en bajas o retiros del inmovilizado material, producidas fundamentalmente por retiros de elementos totalmente amortizados u obsoletos, sin que por ello se haya registrado un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. En concreto, 22 millones de euros se registran en el área de construcción y 98 millones de euros en la unidad de servicios.

Impacto en flujo de caja: El impacto en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -169 millones de euros (Nota 5.3), importe superior a las adiciones en el año, de 141 millones de euros, principalmente por pagos de inmovilizado material cuyo registro en balance tuvo lugar en 2015. Las bajas no tienen impacto, ya que, como se indica anteriormente, corresponden con retiro de elementos obsoletos o completamente amortizados.

Otros desgloses relativos a Inmovilizado Material:

El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. Existe una provisión por deterioros de otro inmovilizado por 68 millones de euros (61 millones en 2015), asociado fundamentalmente a la unidad de Servicios.

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, entendiendo que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 58 millones de euros (21 millones de euros en 2015) asociado fundamentalmente a la unidad de Servicios 39 millones de euros y cuya variación se debe principalmente a la compra de Transchile.

El detalle por segmento de negocio de las adiciones de inmovilizado material ha sido el siguiente:

| (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|---------------------|------------|------------|
| Construcción | 60 | 43 |
| Autopistas | 4 | 5 |
| Servicios | 61 | 117 |
| Otros | 16 | 0 |
| TOTAL | 140 | 165 |

| Movimientos durante 2015 (Millones de euros) | Terrenos y Construcciones | Instalaciones Técnicas y Maquinarias | Otras instalac., utillaje y mobiliario | Total |
|--|---------------------------|--------------------------------------|--|---------------|
| Inversión: Saldo al 01.01.2015 | 162 | 844 | 637 | 1.643 |
| Altas | 6 | 72 | 86 | 165 |
| Bajas | -5 | -70 | -40 | -115 |
| Variaciones de perímetro y traspasos | 4 | -3 | -10 | -8 |
| Efecto tipo de cambio | 6 | 15 | 2 | 23 |
| Saldos al 31.12.2015 | 174 | 859 | 675 | 1.707 |
| Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2015 | -35 | -672 | -485 | -1.192 |
| Dotación amortización | -8 | -63 | -42 | -113 |
| Bajas | 1 | 55 | 29 | 49 |
| Variaciones de perímetro y traspasos | -3 | 6 | 6 | 10 |
| Efecto tipo de cambio | -1 | -9 | -2 | -12 |
| Deterioros Inmovilizado Material | 0 | 0 | 6 | 6 |
| Saldos al 31.12.2015 | -47 | -682 | -488 | -1.217 |
| Valor neto contable 31.12.2015 | 127 | 176 | 187 | 490 |

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2016 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) (25%).

| 2016 (Millones de euros) | HAH (25%) | 407ETR (43,23%) | Resto | Total |
|-------------------------------|--------------|-----------------|------------|--------------|
| Saldo 31.12.15 | 1.213 | 1.909 | 116 | 3.237 |
| Participación en el resultado | -57 | 98 | 41 | 82 |
| Dividendos | -102 | -234 | -31 | -367 |
| Diferencias de cambio | -155 | 109 | 1 | -45 |
| Pensiones | -55 | | -18 | -73 |
| Otros | -6 | 0 | 47 | 40 |
| Saldo 31.12.16 | 837 | 1.881 | 156 | 2.874 |

Evolución: La evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el reparto de dividendos de 367 millones de euros, neteado en parte por la participación en el resultado del ejercicio (82 millones de euros), y por la apreciación del euro frente a la libra esterlina y su depreciación respecto al dólar canadiense principalmente, que provoca un impacto negativo de -45 millones de euros. Destaca también el impacto negativo por actualización de hipótesis actuariales en los planes de pensiones de HAH (-55 millones de euros).

Impacto en flujo de caja: La diferencia entre los 367 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 427 millones de euros que se desglosan el estado de flujo de caja (nota 5.3), corresponden fundamentalmente a intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia y al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados.

Dada la importancia de las inversiones en **HAH y de la 407 ETR**, se presenta a continuación un **detalle** del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias de ambas sociedades, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2016.

Igualmente, dado que ambas participaciones fueron revalorizadas en el momento en que se produjo la pérdida de control, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

3.5.1. Detalles de información relativa a HAH

a. Análisis de Deterioro

Respecto a la valoración de este activo es importante destacar que las diferentes operaciones de venta de participaciones en esta sociedad realizadas en los últimos ejercicios son un indicador de la no existencia de deterioro. En concreto, en la última operación de venta del 8,65% de HAH, realizada por Ferrovial en el ejercicio 2013, el precio por el que se realizó la transacción es un 58% superior al valor en libros consolidado en la actualidad y un 35% si ajustásemos el impacto, de la venta de los aeropuertos de Glasgow, Southampton y Aberdeen.

La evolución en 2016 ha sido positiva, destacando la mejora del resultado bruto de explotación del 1,2%, frente al Presupuesto 2016, utilizado como primer año de proyección en el test de deterioro en el ejercicio anterior, y un crecimiento del RAB en el año del 2,1%, situándose en 15.237 millones de libras. Asimismo, el tráfico se han situado un 1,0% por encima de 2015.

A pesar de ello, y considerando que la plusvalía registrada en el momento de la pérdida de control fue asignada fundamentalmente a fondo de comercio, se ha realizado un test de deterioro de la inversión.

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración del activo a efectos del test de deterioro han sido las siguientes:

- Se ha considerado el último plan de negocio aprobado por la compañía. Dicho plan se basa en la rentabilidad por activos fijada por el regulador para el presente quinquenio (Q6: 2014-2019) del 5,35%, lo que supone una bajada anual de tarifas de -1,5% (factor "x") + inflación (RPI) hasta diciembre de 2019.
- En cumplimiento de lo establecido en la NIC 36 párrafo 44, no se ha considerado el desarrollo de los posibles planes de ampliación de capacidad del aeropuerto de Heathrow (proyecto tercera pista). No obstante, señalar que el 25 de octubre de 2016 el Gobierno Británico ha anunciado su decisión de seleccionar la construcción de una tercera pista en el aeropuerto de Heathrow para aumentar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La comisión Davies, creada para estudiar las diferentes opciones de ampliación de capacidad, ya la recomendó en julio de 2015 como mejor opción de manera unánime. Esta declaración, sin embargo, requiere la aprobación parlamentaria del National Policy Statement y posteriormente del Development Consent Order por el Secretario de Estado que se espera tengan lugar entre finales de 2017 y finales de 2020.
- El valor de la inversión se ha calculado descontando los flujos de caja futuro según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2048 y aplicando un múltiplo de salida ese año. La tasa de descuento desapalancada (K_u) es en torno al 7% (similar al año anterior) y el escudo fiscal generador por la deuda se descuenta al coste de la deuda.

El resultado de dicha valoración es superior al valor contable. Adicionalmente se han realizado sensibilidades a las principales variables (tasa de descuento, inflación a largo plazo y múltiplo de salida) y en todos los casos el importe de la valoración es superior al valor en libros.

Por otra parte, señalar que la valoración media de HAH que realizan los analistas de Bolsa que siguen Ferrovial (más de 20 analistas) es un 66% superior a su valor contable.

En base a las valoraciones internas realizadas y a las valoraciones de los analistas, así como a la evolución positiva del activo en el ejercicio y a las referencias de valor de las últimas transacciones realizadas por terceros, se ha concluido que no existen indicios de deterioro en el ejercicio.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2016-2015

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 2016.

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 2016 son 1 EUR=0,85447 GBP (0,73749 en 2015) para saldos de balance y 1 EUR=0,82301 GBP (0,72374 en 2015) para Pérdidas y Ganancias.

Balance de Situación

| HAH (100%) Mill. GBP | 2016 | 2015 | Var. 16/15 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Activos no corrientes | 16.834 | 16.431 | 403 |
| Fondo de comercio | 2.753 | 2.753 | 0 |
| Inmov. en Proy. de infraestructuras | 13.347 | 13.347 | 0 |
| Activos financieros no corrientes | 32 | 31 | 1 |
| Activos por superávit de pensiones | 0 | 104 | -104 |
| Impuestos diferidos | 0 | 0 | 0 |
| Derivados financieros | 676 | 173 | 502 |
| Otros activos no corrientes | 27 | 23 | 4 |
| Activos corrientes | 1.025 | 996 | 29 |
| Clientes y cuentas a cobrar | 617 | 775 | -158 |
| Derivados financieros | 78 | 0 | 78 |
| Tesorería y equivalentes | 319 | 210 | 109 |
| Otros activos corrientes | 11 | 11 | 0 |
| TOTAL ACTIVO | 17.860 | 17.428 | 432 |
| Patrimonio neto | 540 | 1.255 | -715 |
| Pasivos no corrientes | 15.439 | 14.729 | 710 |
| Provisiones para pensiones | 113 | 28 | 85 |
| Deuda financiera | 13.125 | 12.661 | 464 |
| Impuestos diferidos | 761 | 922 | -160 |
| Derivados financieros | 1.419 | 1.103 | 317 |
| Otros pasivos no corrientes | 20 | 15 | 4 |
| Pasivos corrientes | 1.881 | 1.444 | 437 |
| Deuda financiera | 1.501 | 986 | 515 |
| Deudas operaciones de tráfico | 365 | 358 | 7 |
| Derivados financieros | 2 | 90 | -87 |
| Otros pasivos corrientes | 13 | 10 | 3 |
| TOTAL PASIVO | 17.860 | 17.428 | 432 |

- Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2016 a 540 millones de libras y experimenta un decrecimiento de -715 millones de libras respecto al ejercicio anterior. De forma adicional al resultado del ejercicio de -189 millones de libras, cabe señalar co-

mo principales movimientos el impacto de -182 millones de libras registrado en reservas por planes de pensiones, de -21 millones de libras por derivados eficientes y el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -325 millones de libras.

El 25% 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 fue asignada como mayor valor del fondo de comercio. De esta manera, para obtener el valor en libras de Ferrovial, sería necesario incrementar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (135 millones de libras), en el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 716 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,85447 GBP) equivalen a los 837 millones de euros de participación.

- Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2016 en 14.626 millones de libras, lo que supone un incremento de 979 millones de libras respecto al ejercicio anterior (13.647 millones de libras a 31 de diciembre de 2015). Este aumento se debe principalmente al efecto de:

- Emisión de bonos por 829 millones de libras e incremento de deuda bancaria y otras deudas por 290 millones de libras.
- Amortización de bonos por importe de -761 millones de libras, así como repago de -234 millones de libras de deuda bancaria y otras.
- Incremento de 844 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa. Este impacto se ve compensado por los cambios de valor de los *cross currency swaps* contratados como cobertura de esta deuda (833 millones de euros).
- Otros movimientos por 11 millones de euros (intereses devengados no pagados y comisiones, principalmente).
- Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2016 con unos nominales totales de 12.377 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un nominal de 2.963 millones de libras (cobertura de deuda a tipo variable), *cross currency swaps* (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un nominal de 4.298 millones de libras y derivados indexados a la inflación (ILS) por un nominal de 5.116 millones. Los derivados de inflación tienen por objeto compensar el desequilibrio que puede surgir entre los ingresos del negocio y el activo regulado que están indexados a la inflación y los pagos por intereses de deuda a tipo fijo que por lo tanto no varían en función de la evolución de la inflación.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto una disminución de pasivo de 350 millones de libras en el ejercicio. Los principales impactos corresponden a:

- Liquidaciones de caja (pagos netos) de 115 millones de libras.
- Devengo de gastos financieros (resultado por financiación) por -81 millones de libras.
- Efecto en reservas de -15 millones de libras.

- Ajustes por cambios de valor de estos instrumentos (resultado valor razonable) por 332 millones de libras, debido principalmente a los *index linked swaps* (-425 millones de libras), *interest rate swaps* (-76 millones de libras) y *cross currency swaps* (833 millones de libras, si bien estos se compensan parcialmente con los ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y objeto de cobertura de estos instrumentos).

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2016-2015

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2016 y 2015.

| HAH (100%) Millones GBP | 2016 | 2015 | Var. 16/15 |
|--|--------------|--------------|-------------|
| Ingresos de explotación | 2.809 | 2.767 | 42 |
| Gastos de explotación | -1.126 | -922 | -204 |
| Resultado bruto de explotación | 1.683 | 1.845 | -162 |
| Dotaciones a la amortización | -708 | -719 | 11 |
| Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones | 975 | 1.126 | -151 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | -7 | 5 | -11 |
| Resultado de explotación | 969 | 1.131 | -162 |
| Resultado financiero | -1.231 | -571 | -660 |
| Resultado antes de impuestos | -263 | 560 | -822 |
| Impuesto sobre beneficios | 74 | -22 | 95 |
| Resultado operaciones continuadas | -189 | 538 | -727 |
| Resultado operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 |
| Resultado neto | -189 | 538 | -727 |
| Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros) | -57 | 186 | -243 |

Los ingresos de explotación mejoran principalmente por el buen comportamiento de los ingresos comerciales. El aumento de los costes de explotación se produce porque en el ejercicio 2015 se reconoció un ajuste positivo por pensiones (237 millones de libras). Eliminando dicho impacto se producen asimismo eficiencias de costes en operaciones y mantenimiento, parcialmente minorados por el gasto adicional para mantener los niveles de servicio y garantizar la capacidad de funcionamiento. Estos efectos se trasladan al Resultado Bruto de Explotación que experimenta una mejora del 4,7% en términos comparables, es decir, eliminando el menor gasto de explotación por planes de pensiones anteriormente comentado.

Sin embargo, el resultado financiero se ve penalizado por los ajustes de valor razonable de derivados y deuda a valor razonable (fundamentalmente *index linked swaps* e *interest rate swaps*), que suponen -479 millones de libras (-121 millones de euros netos atribuibles a Ferrovial), provocados principalmente por las expectativas de subidas de inflación y rebaja de tipos de interés. Este mismo concepto en Diciembre de 2015 ascendió a 138 millones de libras positivos (39 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial).

Como ya se ha indicado anteriormente, este impacto negativo en la cuenta de resultados provocado por el aumento de la inflación, es positivo a efectos de la valoración del negocio ya que en caso de materializarse estas expectativas el incremento de valor de los activos será muy superior al de los derivados ya que la deuda expuesta a inflación representa menos del 48% del valor del activo regulado, expuesto también a la inflación.

Por otra parte, en la línea de Impuesto sobre beneficios se recoge el impacto por el cambio de tasa impositiva en el Reino Unido, del 18% actual al 17% previsto para 2020 (50 millones de libras, 15 millones de euros atribuibles a Ferrovial). En el ejercicio 2015 se registró un ingreso por la reducción del 20% al 18% de 91 millones de libras (32 millones de euros atribuibles a Ferrovial).

3.5.2. Detalles de información relativa a 407 ETR

a. Análisis de deterioro

La evolución de este activo en los últimos 10 años ha sido muy positiva, con crecimientos anuales medios de los ingresos del 14%, de EBITDA del 17% y de dividendos del 44%.

Respecto a la valoración de esta concesión, es importante destacar que durante 2016 la autopista se ha comportado mejor de lo que estaba estimado en el Presupuesto, utilizado como punto de partida del test de deterioro en el ejercicio anterior, habiendo mejorado las ventas respecto al mismo en un 4,2% en moneda local. Frente a 2015, las ventas se incrementaron un 13,2% debido a la subida de tarifas de un 9,5% y a una mejora en tráficos del 4,5%. En la misma línea, el resultado bruto de explotación (EBITDA) ha mejorado respecto al ejercicio anterior en un 17,3% y frente al Presupuesto un 6,1%.

Señalar que tanto la valoración interna que realiza Ferrovial de esta concesión, como la valoración media de 407 ETR que realizan los analistas de Bolsa que siguen Ferrovial (más de 20 analistas) supera en más de 3 veces su valor contable.

Teniendo en cuenta la evolución comentada, y el hecho de que la plusvalía registrada en el momento de la pérdida de control fue asignada a mayor valor de la concesión y es objeto de amortización, conforme a lo indicado en el párrafo 40 de la NIC 28, no se ha considerado necesario realizar un test de deterioro detallado.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2016-2015 relativa a este grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2016 y 2015.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2015 son 1 EUR=1,4185 CAD (1,5026 en 2015) para saldos de balance y 1 EUR=1,4590 CAD (1,4232 en 2015) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2016-2015

| 407 ETR (100%) Millones CAD | 2016 | 2015 | Var. 16/15 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Activos no corrientes | 4.362 | 4.398 | -35 |
| Inmov. en Proy. de infraestructuras | 3.938 | 3.965 | -27 |
| Activos financieros no corrientes | 383 | 338 | 45 |
| Impuestos diferidos | 41 | 94 | -53 |
| Otros activos no corrientes | 1 | 1 | -1 |
| Activos corrientes | 965 | 730 | 235 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar | 188 | 156 | 32 |
| Tesorería y equivalentes | 778 | 575 | 203 |
| TOTAL ACTIVO | 5.328 | 5.128 | 200 |
| Patrimonio neto | -3.059 | -2.641 | -418 |
| Pasivos no corrientes | 7.310 | 6.733 | 577 |
| Deuda financiera | 6.819 | 6.256 | 562 |
| Impuestos diferidos | 491 | 477 | 15 |
| Pasivos corrientes | 1.077 | 1.036 | 41 |
| Deuda financiera | 993 | 953 | 40 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar | 85 | 83 | 1 |
| TOTAL PASIVO | 5.328 | 5.128 | 200 |

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2016, frente al ejercicio anterior:

- **Deuda financiera:** El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a Diciembre de 2015 en 602 millones de dólares, provocado principalmente por la emisión de bonos en el mes de mayo por importe nominal de 500 millones de dólares (Serie 16-A1 con vencimiento en 2047) y a otra serie emitida en el mes de noviembre por importe nominal de 350 millones de dólares canadienses (Serie 16-A2 con vencimiento en 2027). Estos aumentos se ven compensados por cancelación de la serie de bonos 99-A4 en diciembre de 2016 por -208 millones dólares.

Dicha variación en términos de deuda neta es más reducida ya que, en paralelo al aumento de la deuda financiera, se ha producido un aumento de la tesorería y equivalentes, incluyendo caja restringida, por valor de 203 millones de euros.

- **Patrimonio neto:** El patrimonio neto experimenta una reducción de 418 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 373 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 790 millones de dólares.

El 43,23% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable consolidado 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, asignada a mayor valor de la concesión, así como el fondo de comercio originado en 2009 por la fusión entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transportes, S.A.. De esta manera, para obtener el valor en libros consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 43,23% de los fondos propios anteriormente presentados (-1.322 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.672 y 1.319 millones de dólares canadienses respectivamente) que supone un total de 2.669 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,4185 CAD) equivalen a los 1.881 millones de euros de participación.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2016-2015

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2016 y diciembre 2015:

| 407 ETR (100%) Millones CAD | 2016 | 2015 | Var. 16/15 |
|--|------------|------------|------------|
| Ingresos de explotación | 1.135 | 1.002 | 132 |
| Gastos de explotación | -150 | -162 | 13 |
| Resultado bruto de explotación | 985 | 840 | 145 |
| Dotaciones a la amortización | -105 | -86 | -19 |
| Resultado de explotación | 880 | 754 | 126 |
| Resultado financiero | -373 | -327 | -46 |
| Resultado antes de impuestos | 507 | 427 | 80 |
| Impuesto sobre beneficios | -134 | -116 | -18 |
| Resultado neto | 373 | 311 | 62 |
| Resultado asignable a Ferrovial (Millones de euros) | 98 | 82 | 16 |

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Resultado de Explotación (+132 millones de dólares) como consecuencia del incremento de tarifas y la mejora en los tráficos de la autopista.

Cabe señalar que el resultado atribuible a Ferrovial incluye también la amortización en el plazo de la concesión de la revalorización registrada tras la pérdida de control de la sociedad acaecida en la venta de 2010 y mencionada anteriormente. De esta manera, al 43,23% del resultado local (161 millones de dólares), sería necesario deducirle -19 millones de amortización. Dividiendo los 142 millones de dólares resultantes por el tipo de cambio medio (1 EUR = 1,4590 CAD), se obtienen los 98 millones de euros asignables a Ferrovial en 2016.

3.5.3. Resto de sociedades asociadas

El desglose de las sociedades asociadas con el detalle del valor consolidado de las mismas y sus principales magnitudes puede consultarse en el Anexo II.

El movimiento durante el ejercicio de la participación sobre estas sociedades ha sido el siguiente:

| 2016 (Millones de euros) | Resto |
|--|------------|
| Saldo 31.12.15 | 116 |
| Participación en el resultado | 41 |
| Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios | -31 |
| Diferencias de cambio | 1 |
| Pensiones | -18 |
| Otros | 47 |
| Saldo 31.12.16 | 156 |

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las *joint ventures* de Servicios (19 millones de euros), AGS Airports Holding (12 millones de euros), 407 East Development (5 millones de euros) y otras asociadas (5 millones de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden a la División de Servicios por 23 millones de euros, (procedentes principalmente de las *joint ventures* de Amey, de FMM Company (contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha) y de Calle 30), a Autopistas por 5 millones de euros (principalmente 407 EDG) y a Construcción por 3 millones de euros (Polonia). Se registra también un impacto de -18 millones de planes de pensiones en AGS. Dentro de los otros impactos destaca la entrada en el perímetro de las sociedades por puesta en equivalencia de Broadpectrum (65 millones de euros).

La principal sociedad incluida en este saldo es AGS Airports, sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. El valor neto contable de AGS asciende a 251 millones de euros, suma de la inversión de -2 millones de euros y el valor del préstamo participativo que tiene registrado por 253 millones de euros (ver nota 3.6 Activos Financieros No Corrientes). Se ha realizado una valoración de AGS, con una tasa de descuento desapalancada (Ku) en torno al 7,4%, y presenta una holgura relevante frente a su valor neto contable. Adicionalmente la valoración media de los analistas se sitúa en 399 millones de euros, 1,6 veces superior a su valor contable.

Además de las sociedades comentadas anteriormente, existen otras 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.

3.5.4. 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.

Las sociedades más significativas en la que teniendo una participación inferior al 20% se aplica el método de puesta en equivalencia son, la sociedad Madrid Calle 30, y Amey Ventures Investment Limited (AVIL) debido a que, si bien Ferrovial solamente ostenta una participación indirecta del 10% y tiene la facultad de elegir a un miembro del Consejo de Administración en ambos casos, conserva la posibilidad de bloquear decisiones importantes en materias que no son de carácter protectorio.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 6.5.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2015 es el siguiente:

| 2015 (Millones de euros) | HAH (25%) | 407ETR (43,23%) | Resto | Total |
|--|--------------|-----------------|------------|--------------|
| Saldo 31.12.14 | 1.062 | 2.188 | 66 | 3.317 |
| Participación en el resultado | 186 | 82 | 44 | 312 |
| Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios | -90 | -228 | -19 | -337 |
| Diferencias de cambio | 41 | -133 | -2 | -95 |
| Otros | 14 | 0 | 26 | 40 |
| Saldo 31.12.15 | 1.213 | 1.909 | 116 | 3.237 |

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2016:

| Movimientos durante 2016 (Millones de euros) | Préstamos a largo plazo en sociedades asociadas | Caja restringida en proyectos de infraestructuras y otros activos financieros | Resto cuentas a cobrar a largo plazo | Total |
|--|---|---|--------------------------------------|------------|
| Saldo a 01/01/2016 | 411 | 261 | 83 | 755 |
| Adiciones | 52 | 153 | -2 | 204 |
| Retiros | -27 | -112 | -16 | -154 |
| Traspasos y otros | -17 | -61 | 0 | -78 |
| Variaciones de perímetro | 4 | 0 | 41 | 45 |
| Efecto tipo de cambio | -47 | 7 | 8 | -32 |
| Saldo al 31/12/2016 | 376 | 249 | 112 | 738 |

Nota: saldos presentados netos de provisiones

- La partida “Préstamos a largo plazo en sociedades asociadas” recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS por importe de 253 millones de euros, así como préstamos participativos a empresas asociadas por importe de 38 millones de euros (38 millones de euros en 2015) y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 85 millones de euros (58 millones de euros en 2015).
- La partida “Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros” corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago de inversiones futuras, gastos operativos, o servicio de la deuda. Las adiciones corresponden principalmente a dos proyectos; LBJ Infraestructure Group por 63 millones de euros y NTE Mobility Partners por 62 millones de euros. En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.
- Por último, la partida “Resto de cuenta a cobrar” comprende:
 - Créditos comerciales a cobrar del segmento de servicios con diversas entidades públicas, fundamentalmente ayuntamientos y comunidades autónomas, que se encontraban renegociadas a largo plazo por aproximadamente 26 millones de euros (25 millones en 2015).
 - Otros créditos comerciales fundamentalmente con diversas administraciones públicas, en relación con contratos a largo plazo por importe de 42 millones de euros (51 millones de euros a 31 de diciembre de 2015).
 - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 7 millones de euros (6 millones de euros a diciembre de 2015).
 - Activos financieros disponibles para la venta correspondientes a la unidad de servicios por importe de 37 millones de euros. Específicamente hace referencia a un activo financiero de Broadpectrum correspondiente a participaciones en determinadas sociedades no controladas.

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2015:

| Movimientos durante 2015 (Millones de euros) | Inversiones a largo plazo en sociedades asociadas | Caja restringida en proyectos de infraestructuras y otros activos financieros | Resto de cuentas a cobrar a largo plazo | Total |
|--|---|---|---|------------|
| Saldo 01/01/2015 | 375 | 405 | 76 | 856 |
| Altas | 24 | 114 | 51 | 189 |
| Bajas | 0 | -186 | -9 | -195 |
| Traspasos | -4 | -102 | -18 | -124 |
| Variaciones de perímetro | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Efecto tipo de cambio | 16 | 31 | -17 | 30 |
| Saldo 31/12/2015 | 411 | 261 | 83 | 754 |

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE

Esta sección comprende las notas relativas a deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo (nota 4.2) y acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo (nota 4.3), así como de las existencias (nota 4.1). El saldo neto de dichas partidas se denomina capital circulante.

| Millones de euros | 2015 | Tipo Cambio | Cambios Perímetro | Otros | 2016 |
|--|-------------|-------------|-------------------|-----------|-------------|
| Existencias | 387 | -5 | 26 | 108 | 516 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a CP | 2.320 | -84 | 414 | 178 | 2.828 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar CP | -3.346 | 88 | -380 | -255 | -3.893 |
| TOTAL | -639 | -1 | 60 | 31 | -549 |

El aumento del saldo tanto de deudores como de acreedores se debe fundamentalmente a la integración de Broadpectrum (cambios de perímetro). La variación neta del capital circulante es de 31 millones de euros (ver nota 5.3)

Dentro de las partidas anteriormente detalladas se incluyen las derivadas del reconocimiento de ingresos de construcción y servicios. Cabe señalar que conforme al criterio de reconocimiento de ingresos aplicado en una gran parte de los contratos que ejecutan estas divisiones (ver nota 1.3.3.4), existen diferencias entre la facturación realizada y los ingresos reconocidos en el ejercicio, es importante analizar los desgloses relativos a este tipo de contratos.

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de existencias a 31 de diciembre de 2016 y 2015 es la siguiente:

| (Millones de euros) | 2015 | Tipo Cambio | Cambios perímetro | Otros | 2016 |
|--|------------|-------------|-------------------|------------|------------|
| Existencias comerciales | 246 | -5 | 24 | 54 | 319 |
| Materias primas y otros aprovisionamientos | 98 | -2 | 2 | 30 | 128 |
| Gastos iniciales e instalaciones generales | 43 | 2 | 0 | 24 | 69 |
| Existencias | 387 | -5 | 26 | 108 | 516 |

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2016, 239 millones de euros corresponden a la actividad de Inmobiliaria en Polonia (190 millones de euros en 2015), en concepto de terrenos y solares por 100 millones de euros (74 millones de euros en 2015), así como a promociones inmobiliarias en distinto grado de avance por importe de 139 millones de euros (116 millones en 2015).

En cuanto a materias primas y otros aprovisionamientos, 100 millones corresponden a la división de construcción fundamentalmente a través de sus filiales en Estados Unidos y Canadá por importe de 49 millones de euros (46 millones en 2015) y Budimex por importe de 32 millones de euros (13 millones de euros en 2015). Adicionalmente, la división de Servicios tiene registradas a cierre de 2016, 27 millones de euros, fundamentalmente a través de su filial Amey por importe de 22 millones de euros (25 millones de euros en 2015).

Finalmente, en lo que respecta a los gastos iniciales e instalaciones generales de obra a 31 de diciembre de 2016, se encuentran registrados principalmente en la división de construcción, por un importe de 66 millones de euros (42 millones de euros en 2015).

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2016 y 2015:

| (Millones de euros) | 2015 | Tipo Cambio | Cambios Perímetro | Otros | 2016 |
|---|--------------|-------------|-------------------|------------|--------------|
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | 1.821 | -64 | 456 | -14 | 2.199 |
| Otras cuentas a cobrar | 499 | -20 | -42 | 192 | 629 |
| TOTAL DEUDORES | 2.320 | -84 | 414 | 178 | 2.828 |

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2016 y 2015 es como sigue:

| (Millones de euros) | 2015 | Tipo Cambio | Cambios Perímetro | Otros | 2016 |
|---|--------------|-------------|-------------------|------------|--------------|
| <i>Clientes</i> | 1.254 | -6 | 267 | -76 | 1.439 |
| <i>Provisiones clientes</i> | -283 | 2 | -10 | 4 | -287 |
| Clientes netos | 971 | -4 | 257 | -72 | 1.152 |
| <i>Obra ejecutada pendiente de certificar</i> | 802 | -65 | 215 | 71 | 1.023 |
| <i>Provisión obra ejecutada pendiente de certificar</i> | -27 | 3 | -35 | -22 | -81 |
| Obra ejecutada pendiente de certificar neta | 775 | -62 | 180 | 49 | 942 |
| Retenciones por garantía | 75 | 2 | 19 | 9 | 105 |
| CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS | 1.821 | -64 | 456 | -14 | 2.199 |

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado un incremento de 378 millones de euros, pasando de un saldo

de 1.821 millones de euros a 31 de diciembre de 2015 a 2.199 millones de euros a 31 de diciembre de 2016. Esta variación se explica fundamentalmente por:

- La principal variación se produce como consecuencia de cambios en el perímetro de consolidación, destacando la adquisición de Broadpectrum que aporte un saldo de entrada de 394 millones de euros. Otras variaciones importantes por cambios en el perímetro de consolidación vienen explicadas por las entradas de Pepper Lawson (43 millones de euros) y Siemsa (18 millones de euros)
- El impacto de tipo de cambio, que ha minorado este epígrafe en 64 millones de euros, especialmente en lo referente a la obra ejecutada pendiente de certificar cuya variación ha ascendido a 62 millones de euros. Esta disminución se explica fundamentalmente, debido a la depreciación de la libra frente al euro tal y como se comenta en la nota 1.4.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2016 se encuentran deducidos del epígrafe “Clientes por ventas y prestaciones de servicios” 60 millones de euros correspondientes a activos que habían 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 31 de diciembre de 2015 no se había deducido ningún importe por este concepto.

A continuación se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor:

| | Construcción | | Servicios | | Resto y Ajustes | | Total | |
|-------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-----------------|-------------|--------------|-------------|
| Públicos | 368 | 51% | 888 | 58% | 10 | n.a. | 1.254 | 58% |
| Privados | 241 | 33% | 581 | 39% | 41 | n.a. | 875 | 39% |
| Grupo y Asociadas | 112 | 16% | 53 | 3% | -96 | n.a. | 70 | 3% |
| TOTAL | 721 | 100% | 1.522 | 100% | -45 | N.A. | 2.199 | 100% |

En base a este detalle se puede observar que el 58% 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 clientes ha sido como sigue:

| (Millones de Euros) | 2016 | 2015 |
|----------------------------------|------------|------------|
| Saldo inicial | 283 | 306 |
| Variaciones de perímetro | 9 | 0 |
| Cargos a la cuenta de resultados | -1 | -9 |
| Dotaciones | 22 | 22 |
| Reversiones | -22 | -31 |
| Aplicaciones | -4 | -15 |
| Efecto tipo de cambio | -2 | -1 |
| Traspasos y otros | 1 | 0 |
| Saldo final | 287 | 283 |

La provisión sobre la obra ejecutada pendiente de certificar asciende a 81 millones de euros, y corresponden a la actividad de Servicios en el Reino Unido (57 millones de euros) y Australia (24 millones de euros).

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 2016 y 2015 es como sigue:

| (Millones de euros) | 2015 | Tipo Cambio | Cambios Perímetro | Otros | 2016 |
|---|------------|-------------|-------------------|------------|------------|
| Anticipos entregados a proveedores | 127 | -10 | 0 | -20 | 97 |
| Deudores varios | 119 | -2 | 37 | 5 | 159 |
| Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras | 146 | -6 | -85 | 215 | 270 |
| Créditos con las Administraciones Públicas | 107 | -2 | 6 | -8 | 103 |
| OTRAS CUENTAS A COBRAR | 499 | -20 | -42 | 192 | 629 |

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas cuyo origen es distinto de la actividad habitual, por importe de 84 millones de euros (75 millones a diciembre de 2015). 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, según se detallan en la Nota 3.3.

Existe por este concepto una reclasificación entre la cuenta a cobrar en proyectos de infraestructuras de Servicios UK por 175 millones de euros del largo plazo al corto plazo, tal y como se menciona en la nota 3.3 relativa a inversiones en proyectos de infraestructuras. En cambios de perímetro se recoge el impacto resultante de la reclasificación a activos disponibles para la venta (ver nota 1.2) de las autopistas portuguesas.

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.

4.3. ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2016 y 2015:

| (Millones de euros) | 2015 | Tipo Cambio | Cambios Perímetro | Otros | 2016 |
|---|--------------|-------------|-------------------|------------|--------------|
| Acreeedores comerciales | 1.995 | -75 | 209 | 170 | 2.299 |
| Obra Certificada por Anticipado | 549 | -6 | 21 | 0 | 565 |
| Anticipos | 337 | -3 | 0 | 90 | 424 |
| Otras deudas no comerciales | 464 | -4 | 150 | -5 | 605 |
| ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR | 3.346 | -88 | 380 | 255 | 3.893 |

a) Acreeedores comerciales

A continuación se presenta el desglose del epígrafe de acreeedores comerciales a 31 de diciembre de 2016 y 2015:

| (Millones de euros) | 2015 | Tipo Cambio | Cambios Perímetro | Otros | 2016 |
|---|--------------|-------------|-------------------|------------|--------------|
| Acreeedores comerciales | 1.523 | -74 | 198 | 172 | 1.819 |
| Acreeedores comerciales enviados a confirming | 251 | 0 | 0 | 2 | 253 |
| Retenciones realizadas a proveedores | 221 | -1 | 11 | -4 | 227 |
| ACREEDORES COMERCIALES | 1.995 | -75 | 209 | 170 | 2.299 |

La partida de acreeedores comerciales experimenta un incremento de 303 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2015, fundamentalmente como consecuencia de las incorporaciones al perímetro de consolidación, de los que 191 millones se corresponden con la incorporación de Broadpectrum. Las variaciones explicadas en el concepto de otros se corresponden con el incremento de esta partida en las actividades de construcción en Polonia y de servicios UK, aunque en este último caso el impacto se ve mitigado por la evolución de la libra esterlina.

Dentro del epígrafe de “Acreeedores comerciales” se encuentran registrados los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de *confirming* (ver nota 1.3.3.4 sobre políticas contables), por importe de 251 millones de euros (253 millones de euros a 31 de diciembre de 2015).

El importe en libros de las cuentas de acreeedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Obligación de información en relación al pago de proveedores establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España ha sido de 55 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2015 y 2016:

| | 2016 Días | 2015 Días |
|--|--------------|--------------|
| Periodo medio de pago a proveedores | 55 | 48 |
| Ratio de operaciones pagadas | 55 | 48 |
| Ratio de operaciones pendientes de pago | 53 | 53 |

| | Importe (euros) | Importe (euros) |
|------------------------|-----------------|-----------------|
| Total Pagos realizados | 1.108.783.232 | 1.007.118.250 |
| Total Pagos pendientes | 52.916.260 | 54.792.695 |

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

c) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe “Otras deudas no comerciales” es el siguiente:

| (Millones de euros) | 2015 | Tipo Cambio | Cambios Perímetro | Otros | 2016 |
|------------------------------------|------------|-------------|-------------------|-----------|------------|
| Remuneraciones pendientes de pago | 151 | 6 | 132 | -18 | 271 |
| Deudas con Hacienda Pública | 253 | -10 | 20 | 11 | 274 |
| Otros acreeedores | 60 | 0 | -2 | 2 | 60 |
| OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES | 464 | -4 | 150 | -5 | 605 |

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 271 millones de euros. La variación existente por cambios en el perímetro de 131 millones de euros se corresponde con la incorporación al perímetro de consolidación de Broadpectrum.

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.

4.4. INFORMACIÓN RELATIVA A 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 1.3.3. Resumen de las principales políticas contables.

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 4.2) 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 y otras cuentas a pagar a corto plazo.

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 saldos figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 4.3.a).

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 y prestaciones de servicios, Nota 4.2).

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 2016 y de 2015:

| (Millones de euros) | 2015 | Tipo Cambio | Cambios perímetro | Otros | Traspasos | 2016 |
|---|-------------|-------------|-------------------|------------|-----------|-------------|
| Obra ejecutada pendiente de certificar neta (Nota 4.2. a) | 775 | -62 | 179 | 50 | 0 | 942 |
| Obra Certificada por Anticipado | -549 | 4 | -94 | 0 | 75 | -565 |
| Contratos registrados por grado de avance, neto | 226 | -58 | 85 | 50 | 75 | 377 |
| Retenciones (Nota 4.2. a) | 75 | 2 | 19 | 9 | 0 | 105 |
| Anticipos | -240 | 0 | 0 | -50 | 0 | -291 |
| Importe neto de anticipos y retenciones | -165 | 2 | 19 | -41 | 0 | -186 |

Los principales impactos en este epígrafe vienen motivados por la incorporación de Broadpectrum al perímetro de consolidación, lo que supone un incremento de la obra ejecutada pendiente de certificar de 167 millones de euros, de la obra certificada por anticipado en 83 millones de euros y de las retenciones en 4 millones de euros.

Dentro de la cifra de obra ejecutada pendiente de certificar es necesario definir tres tipos de saldos:

- Saldos relativos a modificaciones y reclamaciones (ver definición en nota 1.3.3.4), por aproximadamente 90 millones de euros, que no han sido todavía aprobadas por el cliente y sobre los que se ha reconocido un ingreso durante el ejercicio 2016 de 23 millones de euros. Dichas cantidades han sido reconocidas como activo en base a los criterios de probabilidad establecidos en la NIC 11. Como se menciona en la nota 1.3.1.b, dado que con la aplicación de la nueva norma de reconocimiento de ingresos, NIIF 15, se requiere aprobación del cliente, está previsto ajustar dicho importe contra reservas en la fecha de primera aplicación. El impacto estimado en reservas originado por este ajuste incluyendo el impacto fiscal es de 60 millones de euros (apartado (ii) en la nota relativa a NIIF15).
- Saldos relativos a contratos que se reconocen por el grado de avance en costes (“input method”). En este caso, los ingresos corresponden a los reconocidos en el contrato, pero el grado de avance de reconocimiento comparado con la facturación al cliente dependerá del resultado estimado a final de contrato. El saldo estimado es de aproximadamente 230 millones de euros. Parte de estos saldos también serán objeto de ajuste por aplicación de la NIIF 15, derivado de la identificación de distintas obligaciones de desempeño y su asignación de precios, así como por el cambio de método de reconocimiento de ingresos en determinados contratos, tal y como se ha explicado en la nota 1.3.1. b) El impacto estimado en reservas originado por estos ajustes incluyendo el impacto fiscal es de aproximadamente 100 millones de euros (apartados (i) y (iii) en la nota relativa a NIIF 15).
- Resto de saldo de obra ejecutada pendiente de certificar, aproximadamente 620 millones, que correspondería a la diferencia entre el momento en que los trabajos, amparados en el contrato principal, se ejecutan y el momento en el que son facturados al cliente (certificación). Esta cifra comparada con la cifra de facturación anual asignable a estos saldos, equivale aproximadamente a 1 mes de facturación.

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN

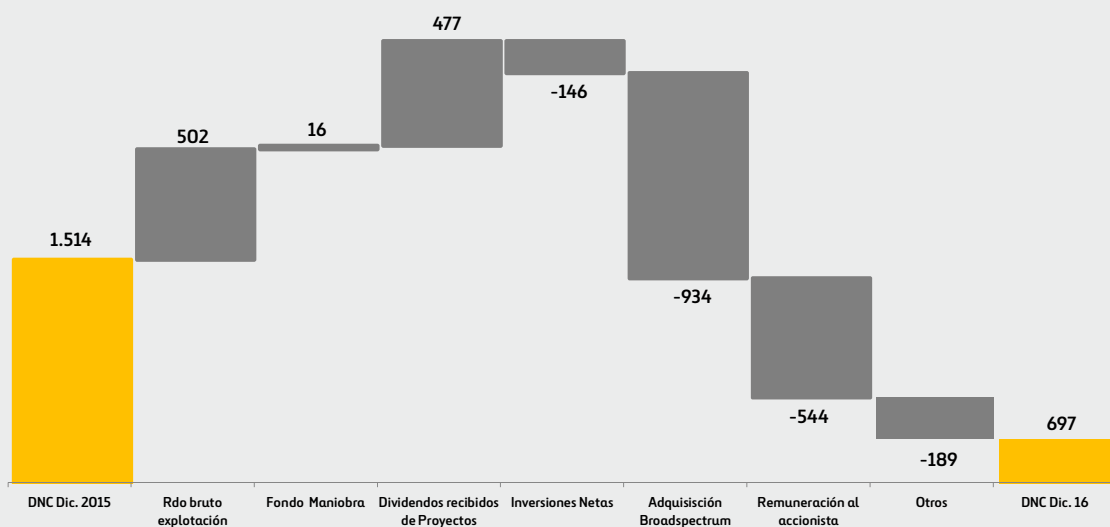
Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial analizando tanto la variación de su patrimonio neto (nota 5.1), como su deuda neta consolidada (nota 5.2), (entendida como el saldo de tesorería y equivalentes neteado por el importe de la deuda financiera, bancaria y obligaciones), desglosada entre las sociedades proyecto y ex proyecto. Igualmente se describe la exposición a los principales riesgos financieros y las políticas de gestión de los mismos (nota 5.4), así como de los derivados que tiene contratados en relación con dichas políticas (nota 5.5).

El patrimonio neto (nota 5.1) atribuido a los accionistas se reduce respecto al ejercicio anterior debido al impacto de los gastos reconocidos directamente en patrimonio (por efecto del tipo de cambio, pensiones y derivados) y a la remuneración al accionista, compensándose en parte con el incremento por el resultado neto consolidado,

| Patrimonio atribuido a los accionistas (Millones de euros) | |
|--|--------------|
| Saldo Inicial 01/01/2016 | 6.058 |
| Resultado neto | 376 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio | -428 |
| Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias | 141 |
| Remuneración accionista | -544 |
| Otros | -7 |
| Saldo final 31/12/2016 | 5.597 |

La deuda neta consolidada de Ferrovial ex proyectos se mantiene en una caja positiva neta de 697 millones de euros, inferior e a la de diciembre de 2015 (1.514 millones de euros), principalmente por el efecto de la adquisición de Broadpectrum, con un impacto total de 934 millones de euros en la posición neta de tesorería (499 millones de euros por el precio de compra y 435 millones de euros por la posición neta de tesorería incorporada en el momento de la adquisición). El resto de la evolución se analiza a través del flujo de caja (nota 5.3).

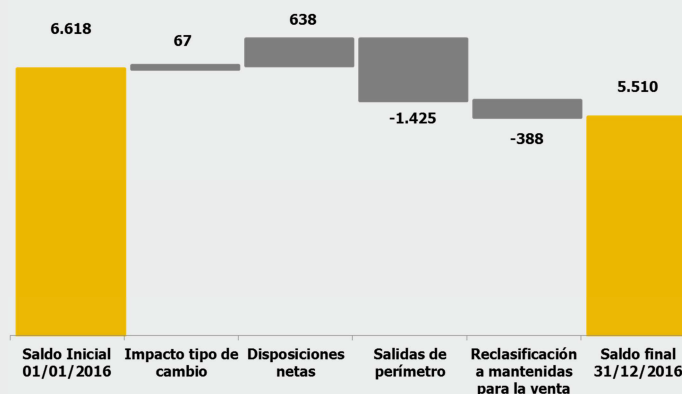
EVOLUCIÓN DEUDA NETA CONSOLIDADA EX PROYECTOS:



Esta deuda neta consolidada sigue permitiendo conservar una holgura importante respecto al objetivo de mantener un grado de *rating investment grade*, donde la compañía considera una métrica relevante un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre resultado bruto de explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces. El rating actual de Ferrovial se mantiene en BBB.

Con respecto a la deuda bruta de proyectos, se produce una disminución provocada principalmente por la desconsolidación de la SH-130, tal y como se comenta en la nota 1.3, así como la reclasificación a pasivos mantenidos para la venta de las autopistas portuguesas Algarve y Norte Litoral:

VARIACIÓN DEUDA PROYECTOS:



5.1. PATRIMONIO NETO

5.1.1 Variaciones de Patrimonio Neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2016 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2015 y diciembre 2016:

| 2016 (Millones de euros) | Atribuido a los Ac- cionistas | Atribuido a Socios Externos | Total Patrimonio Neto |
|---|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| Patrimonio neto a 31/12/2015 | 6.058 | 483 | 6.541 |
| Resultado consolidado del ejercicio | 376 | 7 | 383 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | -80 | -74 | -154 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida | -203 | 0 | -203 |
| Diferencias de conversión | -144 | 66 | -78 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio | -428 | -8 | -435 |
| Importes transferidos a la Cuenta de Resultados | 141 | 0 | 141 |
| TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS | 89 | -1 | 88 |
| Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos | -226 | -25 | -252 |
| Operaciones de autocartera | -317 | 0 | -317 |
| REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA | -544 | -25 | -569 |
| Ampliaciones y reducciones de capital | 0 | 45 | 45 |
| Sist. retributivos vinculados a la acción | -17 | 0 | -17 |
| Otros movimientos | 10 | 215 | 225 |
| OTRAS TRANSACCIONES | -7 | 260 | 253 |
| Patrimonio neto a 31/12/16 | 5.597 | 717 | 6.314 |

A continuación se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2016, cuya evolución ha supuesto una reducción de 461 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Resultado consolidado del ejercicio de 376 millones de euros para la sociedad dominante.

Los ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5 y cuyo impacto ha sido de -80 millones de euros.
- 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 6.2, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de -203 millones de euros netos de impuestos (-130 millones de euros en sociedades consolidadas por integración global (Amey) y -73 millones de euros en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH/AGS)).

- Diferencias de conversión: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4, han experimentado una evolución contraria en el ejercicio, generando unas diferencias de conversión de -144 millones de euros para la sociedad dominante. Así, la depreciación de la libra esterlina, acentuada por el efecto Brexit ha generado un impacto negativo de -358 millones de libras. Por su parte, la apreciación del dólar canadiense ha supuesto unas diferencias de conversión de 130 millones de euros. El impacto del resto de monedas es de 85 millones de euros (45 millones de euros del dólar estadounidense, 13 millones de euros del dólar australiano, 13 millones de euros del peso chileno y 14 millones de euros de otras monedas).

Importes transferidos a la Cuenta de Resultados:

- Importes transferidos a la Cuenta de Resultados: recoge la materialización en la cuenta de pérdidas y ganancias de las diferencias de conversión correspondientes a la desconsolidación de la Autopista SH-130 (15 millones de euros) y a la materialización en la cuenta de pérdidas y ganancias de las reservas de derivados y las diferencias de conversión correspondientes a las desinversiones en las Autopistas Chicago Skyway y Autopistas Eurolink M3 y M4/M6 (125 millones de euros). Ver Nota 1.1.3 de Cambios en el perímetro de consolidación.

Retribución al accionista:

- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 4 de mayo de 2016 aprobó, por tercer año consecutivo, un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Fruto de dicho acuerdo a lo largo del ejercicio 2016 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
 - En mayo de 2016, se emitieron 7.435.172 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1 millón de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 94 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,311 euros.
 - En octubre de 2016, se emitieron 9.210.953 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1 millón de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 133 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,408 euros.
 - El importe que por este concepto aparece en la anterior tabla corresponde a -226 millones de euros.
- Compra de autocartera: La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 4 de mayo de 2016 aprobó, un plan de compra de autocartera cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Esta operación se describe en el apartado c) siguiente.

Como puede verse en la tabla anterior, el impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2016 ha alcanzado los 544 millo-

nes de euros (Nota 5.3), 226 millones de euros por el dividendo flexible y 317 millones de euros por operaciones de autocartera.

Otras transacciones:

- Ampliaciones de capital de socios externos: Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 45 millones de euros, principalmente en la autopista americana North Tarrant Express Segments 3.
- Sistemas retributivos vinculados a la acción: durante el ejercicio 2016 se han adquirido un total de 2.670.561 acciones, correspondientes a un 0,36% del capital de Ferrovial y con valor nominal total de 0,5 millones de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas, junto con parte de la autocartera existente al inicio del ejercicio, en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 51 millones de euros y el resultado registrado por estas operaciones en el patrimonio de la sociedad asciende a -17 millones de euros (-13 millones de euros correspondientes a opciones sobre acciones, -8 millones de euros por performance shares y 4 millones de euros por otros conceptos).
- Cabe señalar, tal y como se menciona en la Nota 5.5, que la Sociedad tiene contratados Equity Swaps al objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que puede significar el ejercicio de estos sistemas de retribución. Estos instrumentos han supuesto una entrada de caja de 31 millones de euros y un impacto en el resultado financiero por valor razonable de -18 millones de euros.

5.1.2 Componentes del Patrimonio Neto

A continuación se presenta una explicación de cada una de las partidas del Patrimonio Neto tal y como se presenta en el Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto:

a) Capital Social

A 31 de diciembre de 2016 el capital social asciende a 146.509.694,80 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 732.548.474 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

| Acciones | Número | Nominal |
|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| Apertura | 732.211.074 | 146.442.214,80 |
| Dividendo flexible | 16.646.125 | 3.329.225,00 |
| Reducción de capital | -16.308.725 | -3.261.745,00 |
| ACCIONES FINAL | 732.548.474 | 146.509.694,80 |

A 31 de diciembre de 2016, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,203%, sociedad controlada por el Presidente del Consejo de Administración de la compañía, D. Rafael del Pino y Calvo Sotelo. Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Prima de emisión y prima de fusión

La prima de emisión de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2016 a 1.202 millones de euros y la prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra Concesiones de Infraestructuras de

Transporte, S.A. (actualmente Ferrovial, S.A.) en 2009, tiene un saldo de 650 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2015 el número de acciones en autocartera ascendía a 954.805 acciones. A lo largo del ejercicio 2016 se han producido las siguientes variaciones:

| OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO | Nº ACCIONES COMPRADAS | Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO | TOTAL Nº ACCIONES |
|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Saldo 31.12.15 | | | 954.805 |
| Reducción de capital | 15.547.735 | -16.308.725 | -760.990 |
| Discrecional y otra | 2.407.250 | 0 | 2.407.250 |
| Sistemas retributivos | 2.670.561 | -2.871.399 | -200.838 |
| Acciones recibidas dividendo flexible | 374.947 | 0 | 374.947 |
| Saldo 31.12.16 | | | 2.775.174 |

La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 4 de Mayo de 2016 aprobó, un plan de compra de autocartera por importe máximo de 275 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Fruto de dicho acuerdo a lo largo del ejercicio 2016 se han comprado 15.547.735 acciones propias a un precio medio de 17,7 euros por acción, representando un desembolso total de 275 millones de euros. Posteriormente se ha acordado una reducción de capital 16.308.725 acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 3 millones de euros y un impacto de -291 miles de euros registrado contra reservas de libre disposición (prima de fusión), correspondiente a la diferencia entre el valor nominal y el coste de adquisición de las acciones amortizadas. Adicionalmente, se han adquirido 2.407.250 acciones propias por un importe de 42 millones de euros. De esta manera, el importe total de compra de autocartera asciende a 317 millones de euros.

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2016 (2.775.174 acciones) tiene un valor de mercado de 47 millones de euros.

d) 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 2016 es de -1.092 millones de euros, se incluye principalmente el importe acumulado en reservas de los ajustes por valoración de derivados (-690 millones de euros), planes de pensiones (-563 millones de euros) y diferencias de conversión (-135 millones de euros).

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 de la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

f) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 4.731 millones de euros (4.567 millones en 2015). Dentro de estas, se encuentran las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, correspondientes principalmente a la reserva legal por importe de 29 millones de euros.

Se registran, asimismo, en este epígrafe los ajustes por sistemas retributivos vinculados a la acción.

g) Propuesta de aplicación de resultados

Está previsto que el Consejo de Administración proponga 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:

| | Importe |
|---|---------------|
| Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros) | 62.893.105,96 |
| Aplicación (euros) | |
| A Reservas Voluntarias (euros) | 62.893.105,96 |

La Reserva legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2016, las sociedades más significativas integradas por global con participación de otros socios en el capital suscrito de las sociedades del grupo, son las siguientes:

| Filial del Grupo Ferrovial | % Ajeno | Accionista Ajeno |
|---|------------------------|--|
| Autopistas | | |
| Autopista Terrassa-Manresa, S.A. | 23,72% | Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.) |
| Autopista del Sol, C.E.S.A. | 20% | Unicaja |
| LBJ Infrastructure Group Holding LLC | 26,4576%-15,9424%-6,6% | LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)- Dallas Police and Fire P.S. |
| NTE Mobility Partners Holding LLC | 33,33% - 10% | Meridiam Infrastructure S.a.r.l.- Dallas Police and Fire Pension System |
| NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC | 28,8399%-17,4949% | NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC |
| Construcción | | |
| Budimex S.A. | 6,7%-34,2% | AVIVA OFE Aviva BZ WBK-Cotiza en Bolsa |

Las principales magnitudes de los Estados Financieros de las sociedades con participación de otros socios más significativas del grupo se presentan en la siguiente tabla (datos al 100%):

| 2016 (Millones de euros) | Activo | Pasivo | FFPP | PNT | Resultado Neto |
|-------------------------------------|--------|--------|------|---------|----------------|
| Autema | 1.166 | 333 | 833 | 5 | 56 |
| Autopista del sol | 791 | 703 | 87 | (490) | (5) |
| LBJ Express | 2.421 | 1.943 | 477 | (1.374) | (42) |
| NTE Mobility Partners, LLC | 1.969 | 1.662 | 307 | (979) | (19) |
| NTE Mobility Partners Segment 3 LLC | 719 | 453 | 266 | (507) | 0 |
| Budimex | 1.314 | 1.084 | 230 | 592 | 92 |

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2016.

| Sociedad | Saldo 31.12.2015 | Resultado | Derivados | Dif. conversión | Dividendos | Ampl. Capital | Otros impactos | Saldo 31.12.2016 |
|--------------------------------------|------------------|-----------|------------|-----------------|------------|---------------|----------------|------------------|
| Autopista Terrasa Manresa | 149 | 13 | -6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 156 |
| Autopista del Sol | -3 | -1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | -3 |
| LBJ Infrastructure Group | 248 | -21 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 234 |
| NTE Mobility Partners | 138 | -8 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 133 |
| NTE Mobility Partners Segments 3 LLC | 84 | 0 | 0 | 4 | 0 | 43 | -7 | 123 |
| Budimex | 54 | 38 | 0 | -2 | -19 | 0 | 0 | 70 |
| Otros | -186 | -14 | -67 | 54 | -6 | 1 | 222 | 4 |
| TOTAL | 483 | 7 | -73 | 66 | -25 | 45 | 215 | 717 |

Cabe señalar, además de los movimientos correspondientes al resultado del ejercicio, derivados, diferencias de conversión, dividendos y ampliaciones de capital, el impacto que se produce como consecuencia de la desconsolidación en el ejercicio de Autopista SH-130 (28 millones de euros) y las desinversiones en las autopistas Chicago Skyway (213 millones de euros) y autopistas irlandesas (4 millones de euros), tal y como se describe en la Notas 1.1.3 de Cambios en el perímetro de consolidación. Asimismo, se reducen los socios externos como consecuencia del incremento de participación en las autopistas portuguesas (-26 millones de euros). Estos efectos se encuentran incluidos dentro de la columna de "Otros impactos".

5.2. DEUDA NETA CONSOLIDADA

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 incluidas en tesorería y equivalentes, junto con la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructura-

ras; minorado por un lado, por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones tanto a corto como a largo plazo).

Adicionalmente, se incluye dentro de la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Cross Currency Swaps con un valor positivo de 83 millones de euros, asociados fundamentalmente a los bonos de Broad spectrum, cuyo impacto positivo asciende a 68 millones de euros. Dicha asignación se realiza en cuanto a que dichos derivados están comple-

tamente ligados a la mencionada deuda y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

| Millones de euros | 31.12.2016 | | | | | | Total |
|-------------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------|------------|---------------|
| | Deuda bancaria/Bonos | Cross Currency Swaps | Tesorería y equivalentes | Caja Restringida a largo plazo | Posición Neta Externa | Intragrupo | |
| Sociedades ex proyectos | -2.667 | 83 | 3.301 | 0 | 717 | -20 | 697 |
| Sociedades proyectos | -5.510 | 0 | 277 | 249 | -4.983 | 20 | -4.963 |
| Deuda neta consolidada total | -8.185 | 83 | 3.578 | 249 | -4.266 | 0 | -4.266 |

La evolución en el año de la deuda neta consolidada, que mejora desde -4.542 millones de euros a -4.266 millones de euros, supone una variación de 276 millones de euros (Nota 5.3).

| Millones de euros | 31.12.2015 | | | | | | Total |
|-------------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------|------------|---------------|
| | Deuda bancaria/Bonos | Cross Currency Swaps | Tesorería y equivalentes | Caja Restringida a largo plazo | Posición Neta Externa | Intragrupo | |
| Sociedades ex proyectos | -1.464 | 0 | 2.973 | 0 | 1.509 | 6 | 1.514 |
| Sociedades proyectos | -6.618 | 0 | 306 | 261 | -6.051 | -6 | -6.057 |
| Deuda neta consolidada total | -8.082 | 0 | 3.279 | 261 | -4.542 | 0 | -4.542 |

5.2.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

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 cuyo saldo asciende a 62 millones de euros (36 millones de euros a 31 de diciembre 2015), mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 249 millones de euros (261 millones de euros a 31 de diciembre de 2015). Por tanto, la caja restringida constituida a 31 de diciembre de 2016 asciende a 311 millones de euros (297 millones a diciembre 2015) incluyendo tanto largo plazo como corto plazo, por lo que se produce una variación neta de 15 millones de euros debido a:

- El traspaso de la caja restringida de las autopistas portuguesas Norte Litoral y Euroscut Algarve al epígrafe de “activos clasificados como mantenidos para la venta” (ver Nota 1.2) por -48 millones de euros.

- Disposición de la misma por 58 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en la Autopistas del Sol C.E.A.S.A. por 24 millones de euros en relación a las obligaciones derivadas de la refinanciación acaecida en el ejercicio 2016 (ver punto b) a continuación; y en el Grupo Amey por 21 millones de euros a medida que se ha ido disponiendo de mayor financiación.
- El impacto del tipo de cambio supone un impacto positivo de 5 millones de euros (ver Nota 1.4).

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.

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.

| Millones de euros | 31.12.2016 | | | Variación 16/15 | | |
|------------------------|----------------------|----------------|--------------|-----------------|----------------|---------------|
| | Bonos y obligaciones | Deuda bancaria | Total | Bonos | Deuda bancaria | Total |
| Largo plazo | 1.790 | 3.520 | 5.310 | 437 | -447 | -10 |
| Autopistas Americanas | 1.294 | 1.937 | 3.231 | 38 | -132 | -94 |
| Autopistas Españolas | 496 | 684 | 1.179 | 496 | 30 | 525 |
| Autopistas Portuguesas | 0 | 328 | 328 | -97 | -292 | -390 |
| Resto de Autopistas | | 67 | 67 | 0 | 67 | 67 |
| Construcción | | 143 | 143 | 0 | 3 | 3 |
| Servicios | | 362 | 362 | 0 | -122 | -122 |
| Corto plazo | 6 | 194 | 200 | 5 | -1.103 | -1.097 |
| Autopistas Españolas | 6 | 9 | 15 | 6 | -461 | -455 |
| Autopistas Americanas | | 0 | 0 | 0 | -735 | -735 |
| Resto | 0 | 184 | 184 | -1 | 92 | 92 |
| TOTAL | 1.796 | 3.714 | 5.510 | 442 | -1.550 | -1.108 |

| Millones de euros | 31.12.2015 | | |
|------------------------|----------------------|----------------|--------------|
| | Bonos y obligaciones | Deuda bancaria | Total |
| Largo plazo | 1.353 | 3.967 | 5.320 |
| Autopistas Americanas | 1.256 | 2.069 | 3.325 |
| Autopistas Españolas | | 654 | 654 |
| Autopistas Portuguesas | 97 | 620 | 718 |
| Resto de Autopistas | 0 | 0 | 0 |
| Construcción | | 140 | 140 |
| Servicios | | 484 | 484 |
| Corto plazo | 1 | 1.297 | 1.297 |
| Autopistas Españolas | | 470 | 470 |
| Autopistas Americanas | | 735 | 735 |
| Resto | 1 | 92 | 92 |
| TOTAL | 1.354 | 5.264 | 6.618 |

La deuda de proyectos de infraestructura disminuye en -1.108 millones de euros con respecto a diciembre de 2015, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- En relación a los cambios de perímetro, tal y como se indica en la Nota 1.2., la reclasificación de las autopistas portuguesas Norte Litoral y Euroscut Algarve supone un impacto de -388 millones de euros.
- Adicionalmente, la adquisición de Transchile Charrúa Transmisión, S.A. ha supuesto una integración de su deuda por 67 millones de euros, ver nota 1.1.3 al respecto.
- SH-130. Tal y como se comentaba en las Cuentas Anuales de diciembre de 2015, la autopista americana SH-130, como consecuencia de la evolución negativa del tráfico respecto a las previsiones iniciales, se encontraba en un proceso de reestructuración de la deuda, fruto del cual había llegado a un acuerdo de "waiver" con las entidades financieras. Durante el ejercicio 2016, la sociedad había entrado en "Chapter 11", una figura americana similar al concurso de acreedores, a través del cual, el 5 de diciembre el juez aprobó el "Plan of reorganization" y el "Disclosure Statement" por el que se acuerda salir del accionariado mediante un procedimiento de venta de las acciones. Esto conlleva a perder el control sobre la autopista, tal y como se comenta en las variaciones de perímetro (ver nota 1.1.3) cuyo impacto en la deuda contable asciende a -1.425 millones euros.
- Mayor disposición de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2015 por un neto de 570 millones de euros, de los cuales;
 - 191 millones de euros corresponde a la autopista NTE-Segment 3, 187 millones de euros asociados fundamentalmente a la autopista SH-130 hasta la fecha de su pérdida de control (ver párrafo anterior), 43 millones de euros en I-77 Mobility Partners LLC y 37 millones en la LBJ
 - En relación a las autopistas Españolas, ha finalizado el proceso de refinanciación en el que se encontraban los dos tramos de la autopista del Sol (Ausol I y Ausol II), tal y como se mencionaba en las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2015. El importe total de la nueva estructura financiera ha alcanzado los 558 millones de euros sin recurso a los accionistas (ver a continuación el resumen de las principales características de la misma) la cual se ha destinado al repago de la financiación existente. Así, a 31 de diciembre de 2016 la deuda asciende a 541 millones de euros (546 millones de euros nominales), lo que supone un incremento neto de 71 millones de euros con respecto al ejercicio 2015, fundamentalmente como consecuencia de la conversión en deuda del valor de las coberturas existentes a la fecha de refinanciación.
 - En la división de servicios, se han dispuesto 40 millones asociados fundamentalmente a la planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes (Amey).
 - Incremento de la deuda provocado por la depreciación del euro frente al dólar americano (ver nota 1.4), que ha supuesto un mayor valor de la misma por importe de 97 millones de euros compensado por la apreciación del euro frente a la libra esterlina asociada a los proyectos de Reino Unido por -30 millones de euros, lo que supone un impacto neto en la deuda de proyectos de 67 millones de euros a 31 de diciembre de 2016.

Autopistas Americanas:

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 (a un tipo fijo del 7,50% sobre 60 millones de USD de los que 29 tienen vencimiento final 2030 y 31 tienen vencimiento final 2031 y de un fijo de 6,875% para 340 millones de USD con

vencimiento final 2039). Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2016 con un perfil de repago desde el 2035 al 2050 por 759,3 millones de USD a un tipo fijo del 4,52% (650,0 millones de USD de Principal y 109,3 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

Durante el mes de septiembre 2013 se alcanzó el cierre financiero del contrato de concesión de la ampliación de la autopista North Tarrant Express (NTE) en Texas. La deuda se ha estructurado mediante la emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2016 asciende a 281,9 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% (274,3 millones de USD de Principal y 7,6 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2054.

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 (tipo fijo del 7,00% sobre 473 millones de USD de los que 419 tienen vencimiento final 2040 y 54,5 tienen vencimiento final 2034 y 7,50% sobre 142 millones de USD de los cuales 91 tienen vencimiento final 2032 y 51 tienen vencimiento final en 2033). 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 desde 2036 al 2050 cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2016 asciende a 992,1 millones de USD a un tipo fijo del 4,22% (850,0 millones de USD de Principal y 142,1 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

I-77 Mobility Partners

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 100 millones de USD (tipo fijo del 5,00%) de los que 7 tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13 millones tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones tienen vencimiento final en 2054. Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de USD a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2016 asciende a 48,2 millones de USD (47,7 millones de USD de Principal y 0,4 millones de USD de intereses capitalizados).

Autopistas Españolas:

Ausol I y II

En el mes de marzo 2016 se alcanzó la refinanciación de la autopista. La nueva deuda se ha estructurado mediante bonos y obligaciones senior por un importe de 507 millones de euros a un plazo de 30 años y un cupón del 3,75% (351,5 millones de euros para AUSOL I y 155,5 millones de euros para AUSOL II) y mediante un préstamo junior por importe de 50,8 millones de euros a un plazo de 10 años y un tipo fijo del 7% (35,2 millones de euros para AUSOL I y 15,6 millones de euros para AUSOL II).

La deuda viva a 31 de diciembre de 2016 asciende a 505 millones de euros de los bonos y obligaciones senior y 41 millones de euros del préstamo junior.

Cintra 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 y ambas con un tipo del EURIBOR 6 meses -

0,176%+ 1,50%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 80 millones de euros de la que ha dispuesto 42,8 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses -0,176%+ 1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 606 millones de euros de noción, tipo asegurado del 4,735% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -307,7 millones de euros a cierre del ejercicio.

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2016 que asciende a 338,3 millones de euros (tipo de interés EURIBOR 6 meses -0,178%+ 0,80%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un noción de 292,1 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,115% y cuyo vencimiento es en 2033. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -91,4 millones de euros a cierre del ejercicio.

Autopistas Portuguesas:

b.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura

| (Millones de euros) | Divisa | Valor Razo- nable 2016 | Valor Razo- nable 2015 | Saldo Con- table 2016 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 o más | Total Venci- mientos |
|---|--------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|---------------|-------------------------|
| Bonos y Obligaciones pro- yectos de Infraestructuras | | 1.983 | 1.605 | 1.796 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.822 | 1.822 |
| AUTOPISTAS | | 1.983 | 1.605 | 1.796 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.822 | 1.822 |
| | USD | 1.481 | 1.507 | 1.294 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.317 | 1.317 |
| | EUR | 502 | 98 | 502 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 505 | 505 |
| Deudas con entidades de crédito proyectos de infra- estructuras | | 3.714 | 5.264 | 3.714 | | | | | | 3.351 | 3.351 |
| AUTOPISTAS | | 2.965 | 4.593 | 2.965 | 6 | 8 | 12 | 15 | 17 | 2.954 | 3.011 |
| | USD | 1.937 | 2.804 | 1.937 | | | | | | 1.973 | 1.973 |
| | EUR | 1.028 | 1.790 | 1.028 | 6 | 8 | 12 | 15 | 17 | 980 | 1.038 |
| AEROPUERTOS | | 68 | 0 | 68 | 2 | 2 | 2 | 2 | 62 | 0 | 70 |
| | USD | 68 | 0 | 68 | 2 | 2 | 2 | 2 | 62 | 0 | 70 |
| CONSTRUCCIÓN | | 147 | 147 | 147 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 138 | 148 |
| | EUR | 147 | 147 | 147 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 138 | 148 |
| SERVICIOS | | 534 | 524 | 534 | 20 | 174 | 26 | 26 | 32 | 259 | 537 |
| | GBP | 213 | 209 | 213 | 2 | 153 | 1 | 1 | 1 | 56 | 213 |
| | EUR | 321 | 315 | 321 | 18 | 21 | 25 | 25 | 31 | 204 | 323 |
| TOTAL DEUDA FINAN- CIERA PROYECTOS DE IN- FRAESTRUCTURAS | | 5.697 | 6.869 | 5.510 | 29 | 186 | 41 | 45 | 114 | 5.173 | 5.588 |

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria (5.588 millones de euros) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2016 (5.510 millones de euros) 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. Así, los intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 78 millones de euros, teniendo en cuenta que 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) 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:

| 2016 Millones de euros | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | Deuda contable |
|-------------------------------------|--------------------|--------------|------------|-------------------|
| Autopistas | 5.242 | 4.833 | 409 | 4.760 |
| Autopistas Estados Unidos | 3.667 | 3.290 | 377 | 3.231 |
| Autopistas Españolas | 1.237 | 1.205 | 32 | 1.195 |
| Resto de autopistas | 338 | 338 | 0 | 335 |
| Aeropuertos | 70 | 70 | 0 | 68 |
| Construcción | 164 | 148 | 16 | 147 |
| Servicios | 542 | 537 | 6 | 534 |
| TOTAL DEUDA FI- NANCIERA | 6.018 | 5.588 | 430 | 5.510 |

| 2015 Millones de euros | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | Deuda contable |
|-------------------------------|--------------------|--------------|------------|-------------------|
| Autopistas | 6.497 | 6.041 | 456 | 5.947 |
| Autopistas Estados Unidos | 4.562 | 4.138 | 424 | 4.059 |
| Autopistas Españolas | 1.161 | 1.129 | 32 | 1.124 |
| Resto de autopistas | 775 | 775 | 0 | 764 |
| Aeropuertos | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Construcción | 169 | 148 | 21 | 147 |
| Servicios | 568 | 532 | 36 | 524 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA | 7.234 | 6.722 | 512 | 6.618 |

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2016 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 cuales se detallan en el punto b.2 anterior).

De los 430 millones disponibles (512 millones a 31 de diciembre de 2015), 377 millones corresponden fundamentalmente a deudas no dispuestas para financiar autopistas en construcción en Estados Unidos. Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

b.4) Garantías y *covenants* de la deuda de proyectos

La deuda clasificada como deuda de proyectos corresponde a 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 la deuda de estos proyectos se describen en la Nota 6.5 de pasivos contingentes. Aquellos préstamos otorgados a sociedades de proyectos como operaciones puente para una posterior ampliación de capital de los socios, y que están completamente garantizados por éstos (denominados Equity Bridge Loans), se clasifican como Deuda excluidos proyectos de infraestructuras (ver Nota 5.2.2. a continuación)

A fecha 31 de diciembre de 2016 todas las sociedades concesionarias de autopistas cumplen con los *covenants* significativos vigentes, excepto en la autopista SH-130. Tal y como se comenta en el punto b.1 anterior, la autopista se encuentra en una situación de Chapter 11, esperando una salida efectiva en el primer trimestre del ejercicio 2017.

5.2.2. 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) | 2016 | | | Variación 16/15 | | |
|---|--------------|-------------|--------------|-----------------|-------------|--------------|
| | Largo plazo | Corto plazo | Total | Largo plazo | Corto plazo | Total |
| Deuda Corporativa | 2.044 | 29 | 2.073 | 745 | 1 | 746 |
| Deuda Broadpectrum | 395 | 12 | 407 | 395 | 12 | 407 |
| Resto deuda | 43 | 61 | 103 | -36 | 2 | -34 |
| TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS | 2.481 | 102 | 2.584 | 1.105 | 14 | 1.119 |

| 2015 Millones de euros | Largo Plazo | Corto plazo | Total |
|---|--------------|-------------|--------------|
| Deuda Corporativa | 1.298 | 29 | 1.327 |
| Deuda Broadpectrum | 0 | 0 | |
| Resto deuda | 78 | 59 | 138 |
| TOTAL DEUDAS FINANCIERAS EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS | 1.376 | 88 | 1.464 |

a.1.1) Deuda Corporativa

La deuda corporativa se compone de los siguientes instrumentos de deuda:

- a) Por un lado, la deuda consta de cuatro bonos corporativos cuyo valor a 31 de diciembre de 2016 asciende a 1.824 millones de euros (1.327 millones de euros a 31 de diciembre de 2015). Las características de los mismos se muestran en la siguiente tabla:

| Fecha Emisión | Importe (Nominal) MEUR | Vencimiento | Cupón Anual |
|---------------|------------------------|-------------|-------------|
| 30/01/2013 | 500 | 30/01/2018 | 3,375% |
| 07/06/2013 | 500 | 07/06/2021 | 3,375% |
| 15/07/2014 | 300 | 15/07/2024 | 2,500% |
| 09/09/2016 | 500 | 09/09/2022 | 0,375% |

Las emisiones realizadas en 2013 se negocian en el mercado secundario de la Bolsa de Londres, mientras que las emisiones realizadas en 2014 y 2016 están admitidas a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija. Todas estas emisiones están garantizadas por Ferrovial S.A., matriz del grupo. Cabe mencionar que el grupo cuenta con derivados de tipos de interés asociados a los bonos corporativos por un nominal de 250 millones de euros, que transforma el tipo de interés fijo en variable, ver punto 5.5.

- b) Por otro lado, el grupo cuenta con una línea de liquidez negociada desde el ejercicio 2014 con una serie de entidades financieras acreditantes cuyo límite actual de disposición asciende a 1.250 millones de euros (1.250 millones a 31.12.2015), de los que se han dispuesto 279 millones de dólares americanos en el presente ejercicio con vencimiento el 26 de marzo del ejercicio 2021. Los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de esta deuda se han cubierto mediante *cross currency swaps* descritos en la nota 5.5, asegurando un nominal cubierto de 250 millones de euros a un tipo de interés fijo del -0,4390%, generando por tanto un ingreso para el grupo.

Adicionalmente, cuenta con un resto de líneas negociadas en 2015 cuyo límite actual de disposición asciende a 20 millones de euros (10 millones de euros a 31.12.2015).

El tipo de interés negociado hace referencia al EURIBOR más un margen en función del rating medio asignado a la deuda de Ferrovial S.A., matriz del Grupo.

Información sobre límites y disponible de la deuda corporativa

En relación a la información sobre límites y disponible de la deuda corporativa, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2016 y a 31 de diciembre de 2015:

| (Millones de euros) | 2016 | | | Deuda consolidada |
|--------------------------------|-----------------|--------------|--------------|-------------------|
| | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | |
| Bonos y obligaciones | 1.800 | 1.800 | 0 | 1.808 |
| Línea sindicada | 1.250 | 250 | 1.000 | 264 |
| Resto líneas | 20 | 0 | 20 | 0 |
| TOTAL DEUDA CORPORATIVA | 3.070 | 2.050 | 1.020 | 2.073 |

| (Millones de euros) | 2015 | | | Deuda consolidada |
|--------------------------------|-----------------|--------------|--------------|-------------------|
| | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | |
| Bonos y obligaciones | 1.300 | 1.300 | 0 | 1.327 |
| Línea sindicada | 1.250 | 0 | 1.250 | 0 |
| Resto líneas | 10 | 0 | 10 | 0 |
| TOTAL DEUDA CORPORATIVA | 2.560 | 1.300 | 1.260 | 1.327 |

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch han emitido su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2016, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable respectivamente y, por tanto, dentro de la categoría de “Grado de inversión”.

a.1.2) Deuda Broadspectrum

Tal y como se comenta en la nota 1.1., en el ejercicio 2016 se ha procedido a adquirir acciones de Broadspectrum por un importe de 499 millones de euros, lo cual, supone la incorporación a los Estados financieros del Grupo tanto los activos como los pasivos de la propia compañía. Se presenta a continuación, la estructura financiera de la sociedad a 31 de diciembre de 2016:

| Tipo instrumento de deuda | Límite (millones) | Dispuesto (millones) | Saldo MEUR | Vencimiento | Tipo de interés |
|---|---------------------------------|----------------------|------------|-------------|---------------------|
| Bonos: High Yield Bond | 325USD | 325USD | 273 | 2020 | 8,38% |
| Obligaciones: United States Private Placement (USPP) | 100USD | 100USD | 95 | 2019 | Cupón 7,29% |
| Préstamo sindicado | 148AUD + 42USD + 32NZD | 36AUD | 25 | 2018 | Ref. + 1,65% |
| Resto Deuda | 29.900CLP + 25CAD + 7AUD + 5NZD | 1.400CLP + 11CAD | 15 | 2016-2021 | Entre 3,98% y 4,05% |
| TOTAL DEUDA BROADSPECTRUM | | | 407 | | |

En relación a los Bonos High Yield Bond, fueron emitidos con fecha 13 de mayo de 2014 con un cupón anual del 8,375%. Existen unos *cross currency swaps* contratados que convierte la deuda a contravalor nominal en AUD de 348 millones a tipo variable.

Por otra parte, en relación a los United States Private Placement (USPP), se corresponde con obligaciones a largo plazo sin garantía a los inversores institucionales (se trata de una colocación privada en Esta-

dos Unidos). El cupón asociado a estas obligaciones se corresponde con un 7,29%.

En relación al préstamo sindicado, está constituido por cinco líneas “*facility*” denominadas en diferentes monedas distintas al euro, cuyo vencimiento se establece en julio del ejercicio 2018. El margen del tipo de interés aplicable oscila entre un 1,30% y un 2,65% en función de un ratio denominado “*Total Leverage Ratio*”, resultante de dividir la Deuda financiera neta entre el resultado bruto de explotación acumulado de los últimos doce meses.

Por último, dentro del resto de deuda, se constituye fundamentalmente por las deudas de leasing financiero y líneas de disposición contratadas con una serie de entidades financieras por un importe total de 15 millones de euros a 31 de diciembre de 2016.

Presentamos a continuación el movimiento del ejercicio asociada a la estructura de deuda de Broadspectrum:

| | Entrada en el perímetro 31/05/2016 | Tipo de cambio | Resto variación neta | 31/12/2016 |
|--|------------------------------------|----------------|----------------------|------------|
| Bonos: High Yield Bond | 322 | 16 | 2 | 341 |
| Obligaciones: United States Private Placement (USPP) | 135 | 8 | -47 | 95 |
| Préstamo sindicado | 85 | 0 | -60 | 25 |
| Resto Deuda | 43 | 5 | -34 | 15 |
| TOTAL DEUDA BROADSPECTRUM | 585 | 29 | -140 | 475 |
| Cross Currency Swaps | -68 | 0 | 0 | -68 |
| TOTAL DEUDA TRAS CURRENCY SWAP | 518 | 29 | -140 | 407 |

Se ha de destacar que el valor contable de la deuda de Broadspectrum a 31 de diciembre de 2016 incorpora un ajuste de valor razonable realizado a 31 de mayo de 2016 (fecha de primera consolidación) por 40 millones de euros. Para ello, se ha utilizado el precio de cotización a esta fecha para los bonos que cotizan (High Yield Bonds) y un cálculo del valor actual de los flujos futuros descontados a una tasa de interés de mercado para los no cotizados USPP. Para el cálculo del *Fair Value* de los bonos a 31 de diciembre de 2016 ver punto a.2) a continuación.

En relación a los movimientos acaecidos durante el ejercicio, cabe mencionar que a fecha de adquisición de la compañía existían negociados 150 millones de USD de obligaciones USPP, de los cuales 50 millones de dólares han sido atendidos a su vencimiento marcado el 29 de diciembre de 2016. Los 95 millones de euros pendientes tienen fecha de vencimiento 29 de diciembre 2019.

Por otra parte, las principales fuentes de financiación de Broadspectrum (USPP, préstamos sindicado y High Yield Bonds) incorporaban una cláusula de cambio de control por la que los prestamistas podrían exigir su devolución como consecuencia de la adquisición de la compañía. Así, a 31 de diciembre de 2016 no se ha exigido reembolso alguno para los USPP, cuyo plazo de reclamación venció el 27 de julio, ni para los High Yield Bonds. Sin embargo, sí se ha producido la reclamación por determinados bancos intervinientes de la deuda sindicada, lo que ha supuesto la devolución por importe de 60 millones de euros.

Por último mencionar que la totalidad de la deuda de Broadspectrum, a excepción de los High Yield Bonds, se encuentra garantizada con los activos propiedad de dicho subgrupo.

Información sobre límites y disponible Broadspectrum

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio sobre Broadspectrum:

| (Millones de euros) | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | Deuda consolidada |
|----------------------------|-----------------|------------|------------|-------------------|
| High Yield Bond | 238 | 238 | 0 | 273 |
| USPP | 95 | 95 | 0 | 95 |
| Préstamo Sindicado | 161 | 25 | 137 | 25 |
| Resto deudas | 71 | 19 | 52 | 15 |
| Total Broadspectrum | 566 | 377 | 189 | 407 |

a.1.3) Resto de deuda

En la línea de Resto de deuda por 103 millones de euros (138 millones a 31 de diciembre de 2015) se recogen fundamentalmente los créditos bancarios y leasing financiero de la división de construcción y servicios (excluyendo Broadspectrum por 23 millones de euros, ver punto a.1.2. anterior). Así, en relación al leasing financiero, las sociedades exproyectos cuentan con 31 millones de euros (51 a 31 de diciembre de 2015), fundamentalmente en la división de servicios y construcción.

a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

| Deuda financiera M EUR | Divisa | Valor Razonable 2016 | Saldo Contable 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 o más | Total vencimientos |
|---|--------|----------------------|---------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------|
| Deuda corporativa | | 2.176 | 2.073 | 0 | 500 | 250 | 0 | 500 | 800 | 2.050 |
| | EUR | 2.176 | 2.073 | 0 | 500 | 250 | 0 | 500 | 800 | 2.050 |
| Deuda Broadspectrum | | 455 | 407 | 0 | 25 | 95 | 248 | 2 | 7 | 377 |
| | AUD | 344 | 303 | 0 | 25 | 0 | 248 | 0 | 0 | 273 |
| | USD | 101 | 95 | 0 | 0 | 95 | 0 | 0 | 0 | 95 |
| | CAD | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 |
| | CLP | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Resto Deuda | | 104 | 104 | 15 | 1 | 7 | 8 | 10 | 24 | 65 |
| | EUR | 51 | 51 | 15 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 19 |
| | GBP | 12 | 12 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 9 | 12 |
| | PLN | 25 | 25 | 0 | 0 | 1 | 4 | 7 | 14 | 26 |
| | OMR | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | CLP | 7 | 7 | 0 | 1 | 5 | 2 | 0 | 0 | 8 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS | | 2.735 | 2.584 | 15 | 526 | 352 | 256 | 512 | 832 | 2.492 |

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2016 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.

Con respecto a los Préstamos Puente de Financiación de Proyectos, durante el ejercicio 2016 se ha cancelado el existente a 31 de diciembre de 2015 por 15 millones de euros, correspondiente a la financiación de la Planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes.

Información sobre límites y disponible Resto Deuda :

En relación a la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2016 y a 31 de diciembre de 2015:

| (Millones de euros) | 2016 | | | |
|---------------------|-----------------|-----------|------------|-------------------|
| | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | Deuda consolidada |
| Resto Deudas | 327 | 65 | 262 | 103 |

| (Millones de euros) | 2015 | | | |
|---------------------|-----------------|------------|------------|-------------------|
| | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | Deuda consolidada |
| Resto Deudas | 404 | 104 | 300 | 138 |

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2016 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 aplica.

En lo que respecta al valor razonable de los bonos corporativos y a los bonos de Broadspectrum (High Yields Bonds), dado que son obligaciones a tipo fijo y estar cotizados en un mercado activo, se ha utilizado la cotización a fecha de análisis del mismo. De manera complementaria, tal y como se comenta en el punto a.1.1.) anterior, se han contratado derivados de tipos de interés asociados a los bonos corporativos por un nominal de 250 millones de euros y adicionalmente, se han contratado cross currency swaps en Broadspectrum que transforman el tipo fijo asociado a los bonos en dólares a un tipo variable en dólares australianos por un nominal de 280 millones de euros, ver nota 5.5. En lo que respecta a los Bonos USPP, dado que no son bonos cotizados, se ha realizado un cálculo del valor actual de los flujos descontados a una tasa de interés de mercado.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2016 se estima en 2.735 millones de euros (1.530 millones de euros a 31 de diciembre de 2015).

Respecto a los vencimientos de 2017 ascienden a 15 millones de euros y corresponden fundamentalmente a la deuda asociada a Inagra S.A. por 11 millones de euros. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

El criterio seguido a efectos de la clasificación de Tesorería y Equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es el mismo que el seguido en las Cuentas Anuales del 2015, correspondiendo a cuentas bancarias e inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés. Su evolución se analiza en la Nota 5.3 de Flujo de Caja.

Asimismo, a 31 de diciembre se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 37 millones de euros (84 millones de euros a 31 de diciembre de 2015) asociada a las promociones en curso de Budimex.

5.3. 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 des-

glose 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 2016 | Nota: | Diciembre 2016 (cifras en millones de euros) | | | |
|--|----------------|---|---|---------------|---------------------------|
| | | Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras | Flujo de caja proyectos de infraestructuras | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
| RBE | 2.4 | 502 | 442 | 0 | 944 |
| Cobro dividendos | 3.5 | 477 | 0 | -50 | 427 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | 5.3 | 16 | -68 | 0 | -52 |
| Flujo de operaciones antes de impuestos | | 995 | 373 | -50 | 1,319 |
| Pago de impuestos del ejercicio | 2.8.1 | -125 | -23 | 0 | -147 |
| Flujo de operaciones | | 870 | 351 | -50 | 1,172 |
| Inversión | 3.2, 3.3 y 3.4 | -985 | -388 | 72 | -1,301 |
| Desinversión | 1.1.3 | 340 | 0 | 0 | 340 |
| Flujo de inversión | | -645 | -388 | 72 | -961 |
| Flujo de actividad | | 226 | -38 | 22 | 210 |
| Flujo de intereses | 2.6 | -48 | -303 | 0 | -351 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | | 2 | 122 | -72 | 53 |
| <i>Dividendo flexible</i> | | -226 | 0 | 0 | -226 |
| <i>Compra de autocartera</i> | | -317 | 0 | 0 | -317 |
| Remuneración al accionista | 5.1 | -544 | 0 | 0 | -544 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | | -23 | -50 | 50 | -24 |
| Variación tipo de cambio | | -9 | -111 | 0 | -119 |
| Cambios en perímetro de consolidación | 1.1.3 | -440 | 1,702 | 0 | 1,262 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | | 18 | -230 | 0 | -212 |
| Flujo de Financiación | | -1,043 | 1,131 | -22 | 66 |
| Variación posición neta de tesorería | 5.2 | -817 | 1,093 | 0 | 276 |
| Posición inicial | | 1.514 | -6.057 | 0 | -4.542 |
| Posición final | | 697 | -4.963 | 0 | -4.266 |

Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra que se desglosa en la anterior tabla, es la medida que explica la diferencia entre el Resultado Bruto de Explotación del Grupo y su Flujo de Caja Operativo antes de Impuestos y tiene su origen en la diferencia entre el devengo contable de los ingresos y gastos y el momento en que dichos ingresos y gastos se convierten en caja, principalmente por variaciones en el saldo de clientes y proveedores u otras partidas de balance. De esta manera una reducción del saldo de clientes implicará una mejora de fondo de maniobra y una reducción de proveedores un empeoramiento del fondo de maniobra.

La variación de esta partida no es exactamente coincidente con la variación de capital circulante reportado en la sección 4 de las cuentas anuales consolidadas por las siguientes razones:

| | Ex proyectos | Proyectos y ajustes | TOTAL |
|---|--------------|---------------------|------------|
| Variación capital circulante (Sección 4) | 118 | -149 | -31 |
| Movimientos de capital circulante con impacto en Flujo de Inversión | -5 | 97 | 91 |
| Movimiento de Provisiones con impacto en Resultado Bruto de Explotación o en capital circulante | -117 | 0 | -117 |
| Movimiento de otras partidas de Balance | 20 | -16 | 5 |
| Total Fondo de Maniobra reportado en | 16 | -68 | -52 |

A continuación se adjunta el flujo de caja reportado en el ejercicio 2015:

| | Nota: | Diciembre 2015 (cifras en millones de euros) | | | |
|--|------------|---|---|---------------|---------------------------|
| | | Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras | Flujo de caja proyectos de infraestructuras | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
| Diciembre 2015 | | | | | |
| RBE | 2.4 | 580 | 447 | 0 | 1.027 |
| Cobro dividendos | 3.5 | 477 | 0 | -78 | 399 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | | -168 | -67 | 0 | -234 |
| Flujo de operaciones antes de impuestos | | 889 | 380 | -78 | 1.191 |
| Pago de impuestos del ejercicio | 2.8.1 | -29 | -31 | 0 | -61 |
| Flujo de operaciones | | 860 | 349 | -78 | 1.130 |
| Inversión | | -374 | -556 | 92 | -839 |
| Desinversión | 1.1 | 74 | 0 | 0 | 74 |
| Flujo de inversión | | -300 | -556 | 92 | -765 |
| Flujo de actividad | | 560 | -208 | 13 | 366 |
| Flujo de intereses | 2.6 | -35 | -309 | 0 | -344 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | | -1 | 212 | -92 | 119 |
| <i>Dividendo flexible</i> | | -267 | 0 | 0 | -267 |
| <i>Compra de autocartera</i> | | -265 | 0 | 0 | -265 |
| Remuneración al accionista | 5.1 | -532 | 0 | 0 | -532 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | | -40 | -83 | 78 | -44 |
| Variación tipo de cambio | | -23 | -498 | 0 | -521 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | | -47 | 2.691 | 0 | 2.644 |
| Flujo de Financiación | | -678 | 2.014 | -13 | 1.322 |
| Variación posición neta de tesorería | 5.2 | -118 | 1.806 | 0 | 1.688 |
| Posición inicial | | 1.632 | -7.862 | 0 | -6.230 |
| Posición final | | 1.514 | -6.057 | 0 | -4.542 |

Las diferencias comentadas anteriormente corresponden a los siguientes conceptos:

- Movimientos de capital circulante con impacto en flujo de inversiones. Las cuentas del capital circulante reportadas en la sección 4ª, especialmente las partidas de proveedores, pueden estar relacionadas con operaciones que no afectan al flujo de operaciones, como es el caso de las compras de inmovilizado.
- Movimientos de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación o en el capital circulante. Corresponde a dotaciones y reversiones de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación que no tienen impacto en caja, o aplicaciones de provisiones realizadas contra cuentas de circulante (ver nota 6. 3)
- Movimiento de otras partidas de balance con impacto en el flujo de operaciones. La variación de capital circulante reportada en la sección 4ª recoge exclusivamente el movimiento de partidas recogidas dentro de los epígrafes deudores y otras cuentas a cobrar corto plazo, acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo y existencias. Los ingresos y gastos de explotación en determinados casos están relacionados no sólo con partidas reflejadas en el circulante (corto plazo) sino también en determinadas partidas registradas en activos y pasivos a largo plazo, como clientes o proveedores a largo plazo, incluso en cuentas de patrimonio como operaciones relativas a sistemas retributivos vinculados a la acción.

5.4. 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. Las políticas seguidas por el grupo en la gestión de estos riesgos se desarrollan con detalle en el Informe de Gestión.

A continuación se presenta datos específicos sobre la exposición del Grupo a cada uno de estos riesgos así como análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables y una breve referencia relativa a la gestión de cada uno de los riesgos.

Adicionalmente, y dada la importancia que ha tenido la decisión del Brexit, se realiza en esta nota de forma separada un análisis detallado del impacto que el mismo ha tenido para Ferrovial en el ámbito de los diferentes riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados.

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

El negocio de Ferrovial está sujeto a ciclos económicos y la gestión del riesgo a tipo de interés lo tiene en consideración, donde en momentos de bajos tipos de interés se garantizan dichos niveles a futuro a nivel exproyectos. A nivel proyecto las entidades financieras y agencias de rating requieren un mayor porcentaje de la deuda a tipo fijo. Dichas estrategias 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 5.5 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable. Mediante dichas coberturas se busca optimizar el gasto financiero soportado por el Grupo.

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.

| Deudas (Millones de euros) | 2016 | | | |
|--------------------------------------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|
| | Total Deuda Bruta | % deuda cubierta | Deuda neta expuesta | Impacto resultado +100 p.b. |
| Sociedades Exproyectos | 2.584 | 77% | 587 | 6 |
| Autopistas | 4.760 | 98% | 97 | 1 |
| Construcción | 147 | 93% | 10 | 0 |
| Servicios | 534 | 66% | 179 | 2 |
| Aeropuertos | 68 | 100% | 0 | 0 |
| Proyectos de Infraestructuras | 5.510 | 95% | 285 | 3 |
| DEUDA TOTAL | 8.093 | 89% | 871 | 9 |

| Deudas (Millones de euros) | 2015 | | | |
|--------------------------------------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|
| | Total Deuda Bruta | % deuda cubierta | Deuda neta expuesta | Impacto resultado +100 p.b. |
| Sociedades Exproyectos | 1.465 | 78% | 324 | 3 |
| Autopistas | 5.947 | 92% | 466 | 5 |
| Construcción | 147 | 93% | 11 | 0 |
| Servicios | 524 | 94% | 33 | 0 |
| Proyectos de Infraestructuras | 6.618 | 92% | 510 | 5 |
| DEUDA TOTAL | 8.083 | 90% | 834 | 8 |

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 25% de HAH y del 43,23% de la 407 ETR. Como se detalla en la Nota 3.5 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, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2016, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 9 millones de euros, de los que 3 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 6 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de -7 millones de euros.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, una disminución lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2016, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto de -266 millones de euros netos en los fondos propios de la sociedad dominante (-161 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, -98 millones en sociedades de integración global y -7 millones en sociedades mantenidas para la venta).

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial analiza la evolución de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como tipos de cambio de equilibrio, que junto a la exposición neta por divisa planificada para los siguientes años tanto por dividendos a cobrar como aportaciones a fondos propios en nuevos proyectos, Ferrovial establece su estrategia de cobertura. Dichas coberturas se realizan mediante la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (ver nota 11 para más detalle).

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en la siguientes tabla para diciembre de 2016:

| Moneda (Millones de euros) | 2016 | | | |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------------|-----------------|
| | Activos | Pasivos | FFPP Soc. Dominante | Socios Externos |
| Euro | 7.116 | 5.963 | 996 | 157 |
| Libra esterlina | 3.736 | 1.866 | 1.869 | 1 |
| Dólar americano | 6.802 | 5.855 | 459 | 487 |
| Dólar canadiense | 2.019 | 517 | 1.502 | 0 |
| Dólar australiano | 1.814 | 1.441 | 373 | 0 |
| Zloty Polaco | 1.401 | 1.156 | 173 | 72 |
| Peso Chileno | 247 | 123 | 124 | 0 |
| Otros | 262 | 162 | 100 | 0 |
| TOTAL GRUPO | 23.397 | 17.083 | 5.597 | 717 |

En la nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Fruto de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2016 ha sido de -144 millones de euros para la sociedad dominante y 66 millo-

nes de euros para los socios externos. De los mencionados -144 millones de euros, -358 millones de euros corresponden a la evolución de la libra esterlina, 130 millones de euros al dólar canadiense, 44 millones de euros al dólar estadounidense y 40 millones a otras monedas.

Adicionalmente, Ferrovial estima 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 -459 millones de euros, de los que el 45% correspondería al impacto de la libra esterlina y el 36% al del dólar canadiense. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -1.578 millones de euros de los que el 48% provendría de las inversiones en dólar americano, el 26% de la libra esterlina y el 14% del dólar canadiense.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2016 y 2015 se recoge en el siguiente cuadro.

| Moneda (Millones de euros) | Rdo. Neto | |
|-------------------------------|------------|------------|
| | 2016 | 2015 |
| Euro | 204 | 186 |
| Libra esterlina | -76 | 266 |
| Dólar americano | 101 | 232 |
| Dólar canadiense | 102 | 70 |
| Dólar australiano | -30 | -4 |
| Zloty Polaco | 53 | 15 |
| Peso Chileno | -9 | -10 |
| Otros | 31 | -36 |
| TOTAL GRUPO | 376 | 720 |

En la nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios del ejercicio. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto un impacto de -23 millones de euros.

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

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

| (Millones de euros) | 2016 | 2015 | Var. 16/15 |
|--|----------|----------|---------------|
| Inversiones en activos financieros (1) | 693,95 | 991,36 | -297,41 |
| Activos financieros no corrientes | 1.714,13 | 2.341,26 | -627,13 |
| Derivados Financieros (activo) | 450 | 429 | 21 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 2.819,74 | 2.319,82 | 499,92 |

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

En la gestión de este riesgo, Ferrovial hace un seguimiento continuado del rating de las diferentes contrapartes, estableciendo criterios de diversificación, requisitos mínimos de rating para las contrapartidas financieras y seguimiento y selección del riesgo de crédito de los clientes.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos necesarios que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas, para asegurar la solvencia, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como a las obligaciones a atender a largo plazo.

Ex Proyectos

A 31 de diciembre de 2016 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 3.301 millones de euros (2.973 millones de euros en 2015). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.471 millones de euros (1.560 millones de euros en 2015).

Proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2016 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 277 millones de euros (306 millones de euros en 2015). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 430 millones de euros (512 millones de euros en 2015) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

e. 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 utilizados para cubrir riesgos de apreciación de sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción cuyo detalle se indica en la Nota 11 de la presente memoria.

Estos equity swaps al no ser considerados derivados de cobertura su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados, en este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 3 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras, están vinculados a tarifas que 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 del flujo de caja proveniente de este tipo de activos.

A diferencia de los activos de la compañía, los derivados financieros contratados en HAH cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación, 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 en el resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -133 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 de -115 millones de euros.

g. Gestión de capital

El grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste salvaguardando la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

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 sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecido

una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

A 31 de diciembre de 2015, la Posición Neta de Tesorería es positiva (mayor activo que pasivo) por lo que la diferencia respecto al ratio máximo establecido es muy relevante. A efectos de dicho ratio el concepto de Deuda Neta exproyectos es el definido en la Nota 5.2 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.

h. Brexit, impacto en riesgos financieros

En la siguiente tabla se puede ver la exposición de Ferrovial al Reino Unido en base a diferentes variables financieras y de negocio.

| (Millones de euros) | 2016 | | |
|-------------------------------|-----------------|------------------------|---------------|
| | Total Ferrovial | Exposición Reino Unido | % sobre total |
| Ventas | 10.759 | 3.171 | 29,5% |
| Rdo. Bruto Explotación | 944 | 35 | 3,7% |
| Rdo. Neto | 376 | -76 | - |
| Recursos Propios | 5.597 | 1.425 | 25,5% |
| Valoración consenso analistas | - | - | 21% |
| Cartera de Construcción | 9.089 | 749 | 8% |
| Cartera de Servicios | 24.431 | 11.898 | 49% |
| Aeropuertos gestionados | | 25% HAH, 50% AGS | |

En el presente apartado se realiza un análisis detallado del impacto que el mismo ha tenido para Ferrovial en el ámbito de los diferentes riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados. En el apartado relativo a riesgos del Informe de Gestión se realiza un análisis global sobre el Brexit y cómo puede afectar a las diferentes áreas de negocio del grupo.

Tipo de cambio

El resultado del Brexit ha implicado una fuerte depreciación de la libra frente al euro y el resto de monedas. A 31 de diciembre de 2016 y comparada con la cifra de cotización de hace un año, la libra se había depreciado un 13,72%. Para cubrir el riesgo de tipo de cambio Ferrovial tiene contratadas coberturas por un valor nominal de 380 millones de libras, que cubren aproximadamente los dividendos que tiene previsto recibir de los activos del Reino Unido en los próximos 3 años. No obstante lo anterior, dado que los activos nominados en libras representan un 33% del valor de los fondos propios y un 21% del valor estimado por los analistas una depreciación de la libra tiene un impacto relevante en el valor de Ferrovial. El impacto en fondos propios de la depreciación de

la libra ha sido de -358 millones de euros. Como contrapartida hay que tener en cuenta una serie de factores que pueden contrarrestar dicho riesgo, como la reducción de los tipos de interés que afecta positivamente al valor de los activos, el aumento de la inflación o el posible impacto de los planes de infraestructuras o del desarrollo final de la tercera pista de Heathrow. Por otro lado, indicar que, desde un punto de vista de cuenta de resultados el impacto de la depreciación de la libra no ha sido relevante, en la medida que el resultado bruto de explotación generado en el Reino Unido ha sido reducido (un 3,8% sobre el total) debido a los problemas que ha tenido Amey durante el ejercicio y el resultado neto aportado por Heathrow ha sido negativo debido al impacto de los derivados de inflación.

Tipos de interés

Otros de los efectos del Brexit ha sido la reducción de los tipos de interés. Esta situación puede continuar en el medio plazo si se mantiene la política expansiva del Banco de Inglaterra con el objeto de potenciar la economía. Un menor tipo de interés debería implicar una menor tasa de descuento en la valoración de los negocios de Ferrovial en el Reino Unido y por lo tanto un impacto positivo en su valoración. En sentido contrario, la bajada de los tipos de interés ha supuesto un impacto patrimonial negativo al aplicar una menor tasa de descuento al valorar los pasivos que podría implicar obligaciones de mayor desembolso a futuro de los déficit de pensiones. El impacto en el patrimonio de Ferrovial debido al aumento de valor de los déficit de pensiones a lo largo del ejercicio 2016 ha sido de -203 millones de euros. Adicionalmente dicha bajada de tipos de interés ha afectado al valor de los derivados de tipos de interés que Heathrow tiene contratados con un impacto patrimonial de -21 millones de euros netos (-2 millones por reservas, -19 millones por resultados).

Inflación

Por último el Brexit ha implicado un aumento de las expectativas de inflación. Dicho aumento es positivo para negocios regulados como el aeropuerto de Heathrow cuya base regulatoria y tarifas están indexados a la inflación. Ciertamente es que la compañía tiene parte su deuda indexada a la inflación, fundamentalmente a través de derivados y que la variación del valor de los mismos, ha supuesto un impacto negativo de -110 millones de euros para Ferrovial en el ejercicio por el aumento de las expectativas de inflación. No obstante en caso de materializarse estas expectativas el incremento de valor de los activos será muy superior al de los derivados ya que el valor de la deuda indexada a la inflación representa un 48% del activo regulatorio (RAB) cuyo valor también está ligado a la inflación.

Operaciones

El riesgo operativo derivado del Brexit se describe en el Informe de Gestión (Informe Integrado) en el apartado relativo a riesgos.

5.5. 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 2016 y 2015, así como el vencimiento de los noacionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de noacionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

| Tipo de Instrumento (Millones de euros) | Valor razonable | | Vencimientos noacionales | | | | | TOTAL |
|--|--------------------|--------------------|--------------------------|------------|------------|------------|--------------------|--------------|
| | Saldos al 31/12/16 | Saldos al 31/12/15 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 y posteriores | |
| SALDOS EN EL ACTIVO | 450 | 430 | 410 | 147 | 378 | 345 | 436 | 1.716 |
| Index linked Swaps Autopistas | 321 | 355 | -2 | -2 | -3 | -1 | 62 | 53 |
| Interest Rate Swaps Corporativos | 16 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 250 | 250 |
| Cross Currency Swaps Corporativos | 16 | 0 | 0 | 0 | 250 | 0 | 0 | 250 |
| Cross Currency Swaps Broadpectrum | 82 | 0 | 0 | 0 | 0 | 308 | 0 | 308 |
| Equity swaps (*) | 0 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 5 | 7 | 287 | 0 | 0 | 0 | 0 | 287 |
| Resto derivados | 11 | 11 | 126 | 149 | 131 | 38 | 124 | 567 |
| SALDOS EN EL PASIVO | 505 | 697 | 1.695 | 219 | 39 | 42 | 1.197 | 3.192 |
| Interest Rate Swaps Autopistas | 399 | 613 | 7 | 8 | 11 | 14 | 858 | 898 |
| Equity swaps (*) | 4 | 0 | 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 |
| Cross Currency Swaps Broadpectrum | 3 | 0 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 6 | 0 | 951 | 0 | 0 | 0 | 0 | 951 |
| Resto derivados | 93 | 84 | 650 | 211 | 28 | 28 | 339 | 1.256 |
| SALDOS NETOS (PASIVO) | -55 | -267 | 2.105 | 365 | 417 | 387 | 1.633 | 4.908 |

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

| Tipo de Instrumento (Millones de euros) | Valor razonable | | Vencimientos flujos | | | | | TOTAL |
|--|--------------------|--------------------|---------------------|------------|------------|-----------|--------------------|------------|
| | Saldos al 31/12/16 | Saldos al 31/12/15 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 y posteriores | |
| SALDOS EN EL ACTIVO | 450 | 430 | 1 | 25 | 22 | 88 | 315 | 450 |
| Index linked Swaps Autopistas | 321 | 355 | -22 | 10 | 11 | 12 | 309 | 321 |
| Interest Rate Swaps Corporativos | 16 | 15 | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 16 |
| Cross Currency Swaps Corporativos | 16 | 0 | 5 | 7 | 4 | | | 16 |
| Cross Currency Swaps Broadpectrum | 82 | 0 | 5 | 3 | 2 | 72 | | 82 |
| Equity swaps (*) | 0 | 43 | | | | | | 0 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 5 | 7 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Resto derivados | 11 | 11 | 5 | 2 | 1 | 1 | 3 | 10 |
| SALDOS EN EL PASIVO | 505 | 697 | 79 | 54 | 52 | 48 | 272 | 505 |
| Interest Rate Swaps Autopistas | 399 | 613 | 42 | 42 | 41 | 39 | 236 | 399 |
| Equity swaps (*) | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Cross Currency Swaps Broadpectrum | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 6 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Resto derivados | 93 | 84 | 24 | 12 | 11 | 9 | 36 | 93 |
| SALDOS NETOS (PASIVO) | -55 | -267 | -78 | -30 | -30 | 39 | 43 | -55 |

(*) 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.

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 de autopistas, 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 898 millones de euros a 31 de diciembre de 2016. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -613

millones de euros a diciembre de 2015 a -399 millones de euros a diciembre de 2016, debido principalmente a:

- La baja del derivado de la autopista SH-130 (150 millones de euros), tras la exclusión de esta sociedad del perímetro de consolidación con efectos Diciembre 2016, tal y como se describe en la Nota 1.1.3 Variaciones en el perímetro de consolidación.
- La reclasificación del derivado de Auto Estradas Norte al epígrafe de Mantenidos para la venta por 33 millones de euros (ver Nota 1.1.3 Variaciones en el perímetro de consolidación).

- La cancelación del derivado de Autopista del Sol, dentro del proceso de refinanciación de esta sociedad, con un impacto en caja de 59 millones de euros (impacto en resultados en el ejercicio 2016 hasta su cancelación de -11 millones de euros).

Con carácter general estos derivados se consideran eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, suponiendo un impacto de -8 millones de euros (-3 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante).

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto de -48 millones de euros en el resultado financiero y una salida de caja neta (exceptuando Ausol, mencionado anteriormente) neta de 43 millones de euros. Se producen, asimismo, -4 millones de euros de diferencias de conversión.

Index Linked Swaps Autopistas

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 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 -35 millones de euros (-20 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante).

Derivados de Corporación

Interest Rate Swaps Corporativos

El Grupo tiene contratados, en relación con las emisiones de bonos realizadas en 2013, derivados de tipo de interés por un notional de 250 millones de euros, con vencimiento en 2021. Estos derivados, al convertir parte del tipo de interés fijo del bono en interés variable, constituyen una cobertura económica de valor razonable parcial de las emisiones de bonos mencionadas, cumpliendo las condiciones para el tratamiento como cobertura contable.

Cross Currency Swaps Corporativos

En el mes de Septiembre de 2016 Ferrovial contrató unos cross currency swaps como cobertura de una disposición de deuda en dólares estadounidenses (ver Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un notional de 279 millones de dólares estadounidenses (250 millones de euros) y tienen vencimiento en el año 2019.

Equity Swaps

Con el objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de los sistemas de retribución vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovial tiene contratadas permutas financieras (equity swaps).

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovial y un precio de referencia que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.
- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe una remuneración equivalente a los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la cotización y el precio de referencia. En caso contrario, Ferrovial abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

Al cierre de ejercicio 2016, estos derivados cuentan con un notional de 3,4 millones de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un notional total de 62 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 flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina, dólar australiano y dólar americano). Su notional asciende a 1.237 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, de los cuales 682 millones corresponden al dólar americano, 365 millones al dólar australiano, 150 millones a la libra esterlina y 40 millones al dólar neozelandés, y tienen vencimiento a corto plazo.

Derivados de Servicios

Cross Currency Swaps Broadpectrum

La sociedad australiana Broadpectrum, adquirida en el presente ejercicio (Nota 1.1.3 Cambios en el perímetro de consolidación) incorpora cross currency swaps con un notional de 333 millones de euros y que son cobertura de emisiones de deuda en dólares americanos y pesos chilenos.

Estos instrumentos tienen una valoración neta de 79 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 (82 millones de euros correspondientes a coberturas de dólar estadounidense y -3 millones de euros a pesos chilenos).

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 2016 y 2015 y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

| Tipo de Instrumento (Millones de euros) | Saldo al 31/12/16 | Saldo al 31/12/15 | Var. | Impacto en re- servas (I) | Var. perí- metro (II) | Impacto en rdo por Valor Razonable (III) | Impacto en rdo fin (IV) | Caja (V) | Tipo de cambio (VI) | Otros impactos balance o cuenta de rdos (VII) | Total |
|--|----------------------|----------------------|------------|---------------------------------|--------------------------------|--|-------------------------------|-------------|---------------------------|---|------------|
| Index linked Swaps Autopistas | 321 | 355 | -34 | -35 | 0 | 0 | 0 | -6 | 0 | 7 | -34 |
| Interest Rate Swaps Autopistas | -399 | -613 | 214 | -8 | 183 | -11 | -48 | 103 | -4 | 0 | 214 |
| Interest Rate Swaps Corporativos | 16 | 15 | 2 | 0 | 0 | 5 | 0 | -4 | 0 | 0 | 2 |
| Cross Currency Swaps Corporativos | 16 | 0 | 16 | 1 | 0 | 0 | 1 | -3 | 0 | 16 | 16 |
| Cross Currency Swaps Broadpectrum | 79 | 0 | 79 | -9 | 82 | -2 | 7 | -3 | 4 | 0 | 79 |
| Equity swaps | -4 | 43 | -47 | 0 | 0 | -18 | | -31 | 0 | 2 | -47 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | -1 | 7 | -8 | 0 | 0 | 4 | | 15 | -37 | 10 | -8 |
| Otros derivados | -83 | -74 | -9 | 12 | 0 | -2 | -16 | -39 | 47 | -12 | -9 |
| TOTAL | -55 | -267 | 212 | -38 | 265 | -24 | -56 | 32 | 10 | 23 | 212 |

- 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).
- Los derivados correspondientes a entradas y salidas del perímetro de consolidación se presentan como Variaciones de perímetro (columna II).
- 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 III), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna IV) 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 V) 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 2016 y 2015 (columna VI).
- Finalmente, se muestran en la columna “otros impactos” los impactos en resultado de explotación u otros impactos no considerados anteriormente (columna VII).

c) Metodología de valoración de derivados

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 a tal efecto basada en las mejores prácticas de mercado, 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 diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio (strike), multiplicada por el número de títulos objeto del 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:

- Interest rate swaps: la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; 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 para cada moneda y frecuencia de liquidación, 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.
- **Cross Currency Swaps:** la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; 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 incorporando los diferenciales entre distintas monedas (cross currency basis). La conversión del valor presente de los flujos en una moneda distinta a la moneda de valoración se hará al tipo de cambio spot vigente a la fecha de valoración.
- **Derivados de tipo de cambio:** con carácter general la estimación de los flujos futuros se realiza empleando los tipos de cambio y las curvas de mercado asociadas a cada par de divisas (curva de puntos forward) y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de liquidación y moneda a la fecha de valoración. Para otros ins-

trumentos más complejos (opciones, etc.) se utilizan los modelos de valoración apropiados a cada instrumento tomando en consideración los datos de mercado necesarios (volatilidades, etc.)

Por último, respecto a la estimación del riesgo de crédito, que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 13, dichas estimaciones se realizan conforme a los siguientes criterios:

Para el cálculo de los ajustes asociados al riesgo de crédito propio y de contrapartida (CVA/DVA) Ferrovial aplica una metodología basada en el cálculo de la exposición futura de los distintos productos financieros basada en simulaciones de Monte Carlo. A esta exposición potencial se le aplica una probabilidad de default y una severidad en función de su negocio y características crediticias y un factor de descuento en función de la moneda y plazo aplicable a la fecha de valoración.

Para el cálculo de las probabilidades de default de las sociedades del grupo Ferrovial, el departamento de Credit Risk Management valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto) según una metodología propia basada en agencias de rating. Dicho rating se utiliza para obtener curvas de spread de mercado en función de su moneda y plazo (curvas genéricas por nivel de rating).

Para el cálculo de las probabilidades de default de las contrapartidas se utilizan las curvas de CDS de dichas sociedades si estas están disponibles, en caso contrario se aplica las de una entidad de características similares (proxy) o una curva de spread genérica por nivel de rating.

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES

Esta sección incluye otras notas requeridas por la normativa aplicable.

Por su importancia, destaca la nota 6.5 relativa a pasivos contingentes y compromisos, donde se describen los principales litigios que afectan a las sociedades del grupo, así como las garantías otorgadas, haciendo especial hincapié en las garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como los compromisos por pensiones (nota 6.2) y las provisiones (nota 6.3).

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

El importe total de este epígrafe a cierre del ejercicio 2016 asciende a 1.118 millones de euros (1.088 millones de euros en 2015), de los que 1.112 millones de euros corresponden a subvenciones de capital recibidas de las administraciones cedentes en proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en la unidad de Autopistas por 1.089 millones de euros y en el área de servicios por 23 millones de euros.

Dentro del área de Autopistas dichas subvenciones son desglosadas principalmente en los siguientes proyectos; 459 millones de euros por LBJ Infrastructure Group, 561 millones de euros por NTE Mobility Partners, 56 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC y finalmente 13 millones de euros en I-77 Mobility Partners.

La principal variación del ejercicio se produce en NTE Mobility Partners Segments 3 y I-77 Mobility Partners, filiales de Cintra en EEUU, que han recibido subvenciones adicionales en el ejercicio por importe de 10 y 5 millones de euros respectivamente compensado por la disminución de 9 y 5 millones de euros consecuencia de la imputación al resultado del ejercicio perteneciente a los proyectos NTE Mobility Partners y LBJ Infraestructuras.

Adicionalmente se ha producido un incremento en las sociedades de Estados Unidos de 32 millones de euros debido a la apreciación del dólar con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan al resultado del ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos a los que están afectas. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

6.2. 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 174 millones de euros (46 millones de euros al 31 de diciembre de 2015). De dicho importe, 172 millones de euros (44 millones de euros al 31 de diciembre de 2015) corresponden a planes de prestación definida del Grupo Amey en el Reino Unido.

En la tabla adjunta se analiza la evolución del déficit de pensiones de Amey, como se puede comprobar, la principal variación tiene su origen en la actualización de la valoración de los pasivos, dentro del apartado pérdidas y ganancias actuariales, por la actualización de la tasa de descuento aplicada.

| Millones de euros | Activos | Pasivos | Total |
|----------------------------------|---------|---------|-------|
| Saldos 31/12/2015 | 955 | -999 | -44 |
| Pérdidas y ganancias actuariales | 103 | -257 | -153 |
| Contribuciones | 21 | 0 | 21 |
| Impacto PyG | 30 | -38 | -8 |
| Liquidación Plan | -31 | 31 | 0 |
| Impacto TC | -135 | 147 | 12 |
| Saldos 31/12/2016 | 944 | -1.116 | -172 |

El Grupo Amey tiene 9 planes de prestación definida cubriendo un total de 8.136 trabajadores y 9 planes de aportación definida cubriendo un total de 12.191 empleados. Los movimientos más significativos durante 2016 que provocan un empeoramiento del déficit de 128 millones de euros son:

| Planes de prestación definida Amey (Millones de euros) | 2016 |
|--|-------------|
| Pérdidas y ganancias actuariales | -153 |
| Contribuciones de la empresa | 21 |
| Cuenta de resultados | -8 |
| Efecto tipo de cambio | 12 |
| TOTAL MOVIMIENTOS | -128 |

- Impacto por pérdidas y ganancias actuariales de -153 millones de euros que supone un incremento del déficit de pensiones (mas pasivo) reconocido contra patrimonio neto: Por la parte de las obligaciones se produce un empeoramiento de las hipótesis actuariales por la disminución de la tasa de descuento. Este efecto negativo se compensa parcialmente 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 +21 millones de euros que supone una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo). Las aportaciones ordinarias ascendieron a 5 millones de euros mientras que las aportaciones extraordinarias destinadas a mejorar el déficit de pensiones fueron de 16 millones de euros.
- Impacto negativo en pérdidas y ganancias por importe de -8 millones de euros que suponen un aumento del déficit de pensiones (mayor pasivo) y que se detalla en el apartado b) de la presente Nota.
- Impacto positivo por efecto de tipo de cambio de 12 millones de euros que supone una disminución del déficit.

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 2016 dichas reducciones y liquidaciones ascendieron a 31 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:

| Planes de prestación definida grupo Amey (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|---|------------|------------|
| Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones | 257 | -66 |
| Ganancias/pérdidas actuariales en activos por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio y la rentabilidad real | -103 | 18 |
| IMPACTO EN PATRIMONIO RECONOCIDO | 153 | -47 |

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 grupo Amey Principales hipótesis | 2016 | 2015 |
|---|-------|-------|
| Incremento salarial | 2,77% | 2,50% |
| Tasa de descuento | 2,65% | 3,90% |
| Tasa inflación esperada | 3,35% | 3,15% |
| Rentabilidad esperada activos | 2,65% | 3,90% |
| Mortalidad (años) | 86-93 | 86-93 |

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 86 y 93 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 para los ejercicios 2016 y 2015:

| Planes de prestación definida grupo Amey (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|---|------------|------------|
| Activos afectos al plan (Valor razonable) | | |
| Instrumentos de capital | 277 | 370 |
| Instrumentos de deuda | 563 | 511 |
| Inmuebles | 62 | 61 |
| Efectivo y Otros | 42 | 13 |
| TOTAL ACTIVOS AFECTOS AL PLAN | 944 | 955 |

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 grupo Amey (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|---|-----------|------------|
| Impacto en resultados antes impuestos | | |
| Coste de los servicios del ejercicio corriente | -4 | -5 |
| Coste por intereses | -34 | -38 |
| Rendimiento esperado de los activos | 33 | 35 |
| Otros | -2 | -1 |
| TOTAL INCLUIDO EN CUENTA DE RESULTADOS | -8 | -10 |

c) Revisiones actuariales completas

En el Grupo Amey se realizan valoraciones actuariales completas cada tres años, dependiendo del plan, habiéndose realizado las últimas revisiones para todos los planes entre 2013 y 2014.

En base a dicha revisión, se han reducido las aportaciones extraordinarias a aportar para los próximos años.

Para el ejercicio 2017 las aportaciones ordinarias acordadas con los fideicomisarios se mantendrán en los mismos importes que este año (5 millones de euros para las contribuciones ordinarias y 16 millones de euros para las aportaciones extraordinarias)

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.

| Planes de prestación definida grupo Amey Análisis de sensibilidad Tasa de Descuento (+ / - 50.p.b) | Impacto anual en pérdidas y ganancias | | Impacto anual balance | |
|---|---------------------------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| | Antes impuestos | Después impuestos | Antes impuestos | Después impuestos |
| + 50 p.b. | 2 | 2 | 84 | 70 |
| - 50 p.b. | -2 | -2 | -103 | -86 |

6.3. PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo y que se desglosan en las notas referidas a dichos activos en concreto.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en el pasivo del balance ha sido:

| (Millones de euros) | Vertederos | Expropiaciones | Reposición y mejora CNIIF 12 | Pleitos e impuestos | Otros Riesgos a largo plazo | Total provisiones no corrientes | Provisiones a corto plazo | Total |
|--|------------|----------------|------------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------|--------------|
| Saldo al 31 de diciembre de 2015 | 113 | 30 | 99 | 416 | 179 | 837 | 622 | 1.459 |
| Variaciones de perímetro y traspasos | 5 | 0 | -19 | 66 | -62 | -6 | 137 | 131 |
| Dotaciones: | 11 | 0 | 29 | 37 | 7 | 83 | 159 | 242 |
| <i>Por resultado bruto de explotación</i> | 7 | 0 | 0 | 35 | 7 | 50 | 159 | 209 |
| <i>Por resultado financiero</i> | 4 | 0 | 4 | 1 | 0 | 9 | 0 | 9 |
| <i>Deterioro y enajenaciones</i> | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| <i>Por impuesto de Sociedades</i> | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| <i>Amortizaciones de inmovilizado</i> | 0 | | 24 | 0 | 0 | 24 | 0 | 24 |
| Reversiones: | -2 | -1 | -3 | -94 | -14 | -114 | -157 | -271 |
| <i>Por resultado bruto de explotación</i> | -2 | -1 | 0 | -96 | -2 | -101 | -157 | -258 |
| <i>Por resultado financiero</i> | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| <i>Deterioro y enajenaciones</i> | 0 | 0 | 0 | 0 | -12 | -12 | 0 | -12 |
| <i>Por impuesto de Sociedades</i> | 0 | 0 | 0 | -1 | 0 | -1 | 0 | -1 |
| <i>Amortizaciones de inmovilizado</i> | 0 | 0 | -3 | 0 | 0 | -2 | 0 | -2 |
| Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante | 0 | 0 | 0 | -7 | -11 | -18 | -49 | -67 |
| Aplicaciones con contrapartida en otros activos | -2 | 0 | 3 | 0 | -16 | -15 | 0 | -15 |
| Diferencia de tipo de cambio | -1 | 0 | 1 | -8 | -4 | -12 | -10 | -22 |
| Saldo al 31 de diciembre de 2016 | 124 | 29 | 109 | 415 | 79 | 757 | 702 | 1.459 |

Como se puede comprobar en la tabla adjunta, el movimiento del ejercicio se desglosa separando por un lado las dotaciones y reversiones que impactan en las diferentes líneas de la cuenta de resultados y por otro lado, otros movimientos que no suponen impacto en la misma; como son las variaciones por cambios de perímetro y traspasos, aplicaciones con contrapartida en diferentes epígrafes del balance de situación consolidado y tipo de cambio.

Así, analizando el efecto de la cuenta de resultados, destaca la reversión neta (ingreso) por valor de 49 millones de euros que impacta en el resultado bruto de explotación así como los 67 millones aplicados contra partidas de capital circulante. La suma de ambas cifras corresponde con los 117 millones asignados a efectos de fondo de maniobra en el flujo de caja (ver nota 5.3).

Por otra parte, en las variaciones de perímetro y otras reclasificaciones por 131 millones de euros, se encuentran fundamentalmente las adquisiciones de compañías durante el ejercicio 2016 comentado en la nota 1.2, donde la más significativa se corresponden con la sociedad Broadpectrum.

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 negocio de Ferrovial Servicios en España y Reino Unido. 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. La provisión se dota y se revierte contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura.

Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, por importe total de 29 millones de euros (30 millones de euros a 31 de diciembre de 2015). La contrapartida de esta provisión se registra contra el activo concesional en la medida en que se incurre en los mismos a lo largo de la vida de la concesión.

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (nota 1.3.3.2). El saldo de este epígrafe ha pasado de un saldo de 99 millones de euros a diciembre de 2015 a 109 millones de euros a 31 de diciembre de 2016, experimentado un aumento de 10 millones de euros. El impacto de la desconsolidación de la autopista SH-130 tal y como se explica en la nota 1.2. ha supuesto un impacto de -14 millones de euros, siendo la diferencia las cantidades dotadas en el ejercicio. La provisión se dota y se revierte contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento.

Provisiones para pleitos y reclamaciones de carácter tributario

Se registran en este epígrafe:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 168 millones de euros (170 millones de euros a diciembre 2015), de los cuales, fundamentalmente 121 millones de euros se corresponden con el negocio de construcción (174 millones a 31 de diciembre de 2015) y 42 millones de euros se corresponden con los litigios del negocio de servicios (59 millones de euros a 31 de diciembre de 2015), los cuales se encuentran detallados en la nota 6.5. de la presente memoria consolidada. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 247 millones de euros (246 millones de euros a diciembre 2015) derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el grupo. La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado bruto de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto de sociedades dependiendo de la naturaleza de impuesto al que haga referencia la provisión (sanciones, intereses de las mismas y/o cuotas de actas en disconformidad).

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 79 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 (179 millones de euros a 31 de diciembre de 2015).

Provisiones a corto plazo

Corresponde a provisiones de riesgos en contratos en proceso de ejecución, fundamentalmente de la División de Construcción, por provisiones para terminación, retirada y pérdidas de obra por importe de 540 millones de euros (493 millones de euros a 2015). En la división de Servicios, estas provisiones ascienden a 152 millones de euros (120 millones a 31 de diciembre de 2015). La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.

6.4. 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 154 millones de euros (153 millones de euros a 31 de diciembre de 2015), de los cuales 104 millones de euros corresponden al área de autopistas, 40 millones corresponden a la unidad de Servicios y 10 millones a la unidad de Construcción.
- Depósitos y fianzas a largo plazo por 8 millones de euros (8 millones de euros a 31 de diciembre de 2015), de los cuales 5 millones corresponden a la unidad de Servicios y 3 millones de euros a la unidad de Autopistas.
- Pasivos comerciales a largo plazo de la actividad de Servicios en el Reino Unido por importe de 6 millones de euros (11 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios

En el desarrollo de sus actividades, el grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes de diferente naturaleza. 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. 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:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Autopista Terrasa Manresa (Autema):

En enero de 2015 la Generalitat de Cataluña notificó a Autema su intención de modificar el régimen concesional del proyecto, establecido en virtud del Decreto 137/1999, pasando de un régimen en el que la Generalitat se compromete a abonar a la sociedad concesionaria la diferencia entre los peajes recaudados y el excedente de explotación fijado en el Plan Económico Financiero, a un sistema por el que la retribución del concesionario dependerá del número de usuarios de la infraestructura, subvencionando la Generalitat parte del peaje abonado por el usuario. El 14 de julio de 2015 la Generalitat de Cataluña publicó oficialmente el Decreto 161/2015 en el que se recoge la modificación del contrato concesional de la autopista. La sociedad considera que existen argumentos muy sólidos para concluir que la Administración, al dictar el Decreto 161/2015, ha extralimitado claramente los límites de la potestad de modificación de los contratos por lo que ha procedido a recurrir el mencionado Decreto ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. Tras la formulación de la demanda por Autema el pasado 21 de octubre de 2016 el procedimiento se encuentra en fase de contestación de la demanda por parte de la Generalitat de Cataluña y del Consell Comarcal del Bages, Administración local que se ha presentado como codemandada en el procedimiento.

Con motivo de esta modificación del régimen concesional y teniendo en cuenta la sólida posición legal contra dicha modificación, se ha procedido a mantener la clasificación de esta concesión como activo financiero. No obstante, se ha revisado el test de deterioro del fondo de comercio que dicho activo tenía asignado y se ha registrado un deterioro de 21 millones en 2016 (55 millones en 2015) en base a las hipótesis mencionadas en el apartado 3.1.

Autopista M-203:

Con fecha 24 de Abril de 2014 la Concesionaria formuló demanda ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la administración concedente y la anulación de las penalidades impuestas a la concesionaria. El 12 de febrero de 2015 se ha notificado la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid por la que se estima íntegramente el recurso contencioso-administrativo interpuesto, es decir, se estima que procede la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la Administración solicitada por la Concesionaria, y se anula la Orden de Imposición de penalidades a la Concesionaria de 6 de agosto de 2013. Dicha sentencia fue recurrida en casación ante el Tribunal Supremo por la Comunidad de Madrid. La Concesionaria presentó oposición al recurso de casación de la Comunidad de Madrid y el pasado 22 de diciembre de 2016 se ha notificado la sentencia del Tribunal Supremo que desestima el recurso de casación de la Comunidad de Madrid, confirmando la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que reconocía a la Concesionaria el derecho a resolver el contrato de concesión. La Concesionaria ha iniciado los trámites para que la Comunidad de Madrid resuelva el contrato de concesión con la reversión de la concesión y la correspondiente indemnización de daños y perjuicios.

A 31 de diciembre de 2016 el valor neto contable de este activo es de 63 millones de euros. El mencionado valor en libros es el importe que la sociedad considera como recuperable de la Administración ajustado por el riesgo de ejecución de determinadas garantías aportadas en relación con este proyecto (Ver nota 6.5.2).

Autopista I-77 Carolina del Norte Estados Unidos:

I-77 Mobility Partners LLC ha sido codemandado junto con la Autoridad de Transporte de dicho estado (NCDOT) en un procedimiento que persigue la nulidad del contrato de concesión (Comprehensive Agreement) firmado por I-77 Mobility Partners LLC y NCDOT, relativo a una autopista de acceso a Charlotte en régimen de managed lane. Las pretensiones de los demandantes fueron desestimadas con fecha 8 de enero de 2016. Los demandantes formularon recurso de apelación cuya vista tuvo lugar el día 8 de febrero de 2017 ante el Tribunal de Apelación de Carolina del Norte sin que a la fecha de redactar esta información el Tribunal haya dictado sentencia. En el caso de que prosperase este recurso, el impacto sería la anulación del contrato de concesión actualmente otorgada a la sociedad I 77, anulación que generaría un derecho a la indemnización de daños y perjuicios para la sociedad concesionaria. La inversión a 31 de diciembre en este proyecto en el que se tiene un 50,1% es de 1 millón de euros.

Autopista AP 36 Ocaña – La Roda y Autopista Radial 4

En cuanto a la situación procesal de la autopista AP36, la sociedad sigue actualmente en proceso de liquidación. En concreto, en el mes de diciembre de 2016 la Audiencia Provincial de Madrid ha invalidado de manera definitiva la propuesta de convenio presentada por el Gobierno a través de la entidad SEITTSA, por lo que, a 31 de diciembre de 2016, no parece que haya otra solución viable que la liquidación definitiva de la sociedad.

Respecto a la situación procesal de la autopista Radial 4, no se han producido modificaciones sustanciales en el ejercicio 2016, continuando la compañía en proceso de concurso de acreedores. Aunque todavía no se ha iniciado la liquidación, teniendo en cuenta, la evolución que han tenido en el ejercicio el resto de sociedades involucradas en este proceso, parece también que la solución final irá por un proceso de liquidación. En base a lo anterior, y como ya de concluyó en el ejercicio 2015, se mantienen las condiciones de pérdida de control: no exposición a posibles beneficios o pérdidas de las participaciones y no existencia de control político, que llevaron a desconsolidar ambos proyectos en el pasado ejercicio.

b) 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 2016 es de 134 millones de euros (161 millones de euros en 2015) y corresponde a un total de aproximadamente 127 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. En 2013 se dicta sentencia que estima parcialmente la demanda interpuesta por el cliente, condenando solidariamente a los demandados al pago de 20,9 millones de euros más intereses. En el primer semestre de 2014 las compañías aseguradoras cubrieron parcialmente el pago de la sentencia anterior. Con fecha 16 de marzo la Audiencia Provincial de Barcelona ha dictado sentencia desestimando íntegramente la demanda interpuesta por la Autoridad Portuaria de Barcelona, con absolución de las demandadas, habiendo interpuesto ésta un recurso de casación contra dicha sentencia.
- **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 presento 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 (confirmada en 2013 por el Tribunal Supremo) 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.

- Demanda de la Dirección General de Carreteras y Autopistas en Polonia: El Tesoro Público polaco (Dirección General de Carreteras y Autopista - "GDDKiA") presentó con fecha 31 de octubre de 2016 una demanda civil contra un consorcio en el que participaba Budimex para acudir a la licitación del proyecto para la construcción del tramo de la S8 Piotrkow Trybunalski - Rawa Mazowiecka, del que resultó adjudicatario otro consorcio diferente. GDDKiA acusa al consorcio licitador en el que participaba Budimex de prácticas de acuerdo de precios entre competidores, que supuestamente habrían generado importantes sobrecostes en la ejecución de las obras. El importe de la demanda incluía un principal de 123 Millones Euros e intereses (desde julio de 2009) sin cuantificar. En febrero de 2017, la compañía ha tenido conocimiento de que la demanda ha sido retirada por GDDKiA, estando pendiente a la fecha de formulación de estas cuentas la aceptación de la retirada de la demanda por parte del Tribunal. En base a lo anteriormente indicado no se ha estimado necesario dotar una provisión por este litigio a cierre del ejercicio 2016.

c) Litigios relacionados con el negocio de Servicios

- Respecto al negocio de Servicios en el Reino Unido, el principal litigio abierto a diciembre de 2016 es el relativo al contrato que Amey mantiene con el Ayuntamiento de Birmingham. EL 5 de septiembre de 2016, se emitió el fallo del Tribunal en favor de Amey en todos los aspectos que se encontraban en discusión entre las partes, si bien, la otra parte ha solicitado permiso para acudir al Tribunal de Apelaciones. La compañía se encuentra actualmente en negociaciones con el ayuntamiento a efectos de llegar a una solución pactada. Al cierre del ejercicio la compañía mantiene una provisión por importe de 50 millones de euros para cubrir los riesgos que se deriven de la resolución final del contencioso.
- Adicionalmente respecto al negocio de servicios en el Reino Unido, es de destacar también proceso de liquidación del contrato de Servicios con Cumbria County Council (CCC). Con motivo de la terminación del contrato en 2012 Amey reclamó al cliente un importe de 27,2 millones de libras, y en respuesta a dicha reclamación CCC interpuso una contra reclamación por importe de 22,4 millones de libras. En noviembre del 2013, Amey inició un procedimiento judicial al respecto. El 11 de noviembre de 2016, se emitió el fallo del Tribunal en favor de Amey reconociendo el derecho al cobro de 5,5 millones de libras. El cliente no ha recurrido por lo que se considera cerrado el litigio respecto al principal reclamado. Actualmente las partes están discutiendo el importe final de costes legales a recuperar del cliente, en ejecución de las directrices del juez al respecto, con posibilidad de recurso judicial en caso de falta de acuerdo.
- Respecto al negocio de Servicios en España, el principal litigio que la sociedad mantiene abierto a diciembre de 2016, es el relativo a una Resolución del Consejo Nacional de Mercados y la Competencia por la que se impone a las sociedades del grupo Cespa y Cespa G.R. y a otras empresas del sector de gestión de residuos y saneamiento urbano, una sanción por la participación en un acuerdo de reparto del mercado. En concreto la sanción impuesta a Cespa S.A. y Cespa G.R. asciende a 13,6 millones de euros. A cierre del ejercicio la Audiencia Nacional no se ha pronunciado respecto al recurso interpuesto el 11 de marzo del 2015 en contra del expediente sancionador del CNMC. En opinión de los asesores legales de la compañía existen argumentos muy sólidos para la impugnación de dicha resolución, por lo que en base a dichos argumentos, el Grupo ha decidido no registrar ningún tipo de provisión en relación a este litigio.

d) Litigios de carácter fiscal

Como se indica en la Nota 6.3. las compañías del grupo mantienen diversas provisiones de carácter fiscal por las diferentes interpretaciones a las normas fiscales que pudieran darse en los diferentes países donde opera el grupo.

e) Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar que el Grupo sigue manteniendo su posición contractual frente a determinadas reclamaciones fiscales por parte de Promociones Habitat S.A., la cual ha sido enajenada por parte de Ferrovial Fisa, S.L. con fecha 28 de diciembre del ejercicio 2016, pendientes de resolución o pago y cuyo importe se encuentra a la fecha, debidamente provisionado en los estados financieros consolidados.

6.5.2. Garantías

a) Aavales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

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 divisiones de negocio.

Para cubrir dicha responsabilidad, el grupo tiene otorgados avales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2016, el saldo otorgado era de 5.944 millones de euros (4.827 millones de euros en 2015).

A continuación se presenta una tabla desglosando dicha cifra por áreas de negocio.

| (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| Construcción | 3.992 | 3.106 |
| Autopistas | 317 | 290 |
| Servicios | 1.183 | 925 |
| <i>Servicios ex Broadpectrum</i> | 896 | 925 |
| <i>Broadpectrum</i> | 287 | - |
| Aeropuertos | 7 | 8 |
| Resto | 445 | 499 |
| TOTAL | 5.944 | 4.827 |

Los 5.944 millones por tipo de instrumento corresponden a 2.935 millones de euros de avales otorgados por entidades financieras, 965 millones de euros a garantías otorgadas por entidades de seguros y 2.044 millones de euros a garantías otorgadas por agencias de bonding

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del grupo. De tal manera que si un proyecto no fuese ejecutada la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto en los estados financieros que se puede derivar de los mismos es muy reducido, ya que las empresas del grupo ejecutan los contratos conforme a lo acordado con los clientes, provisionando dentro de los resultados de cada uno de los contratos los riesgos que se puedan derivar de su ejecución (ver nota 6.3). De esta forma, las únicas provisiones relacionada con una posible ejecución de garantías, registradas a diciembre de 2016 totalizan 2 millones de euros.

En relación a la responsabilidad en la ejecución de los contratos, es importante indicar que, en determinados casos, dichas obligaciones también están garantizadas por garantías otorgadas por otras compañías del grupo distintas de las que ejecutan directamente los contratos. Adicionalmente, parte de dichos riesgos están cubiertos con contratos de seguros, como seguros de responsabilidad civil o de vicios de construcción.

Por último, indicar que dentro del importe total de avales del grupo recogido en la anterior tabla, 317 millones de euros (ver nota 6.5.3.) garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras.

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del grupo

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto (ver nota 1.1.2.) que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante indicar (ver b.1. Garantías de Capital Contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver b.2.)

b.1) Garantías otorgada por sociedades ex proyectos a sociedades proyecto en relación a la deuda de estos proyectos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegasen a cumplir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente).

Dentro de las garantías prestadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota anterior (6.5.2.a)
- Aquellas que garantizan riesgos distintos de la correcta ejecución de los contratos de construcción y servicios, y podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegan a cumplirse los eventos garantizados.

Este segundo bloque de garantías es objeto de desglose separado en este apartado ya que, como se menciona en la Nota 5.2. relativa a Posición Neta de Tesorería, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías otorgadas por lo que es importante conocer aquellas garantías, cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de las sociedades proyectos o titulares de su deuda distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la nota 6.5.3., dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación se desglosan las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2016 en favor de proyectos integrados por Integración

Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas. Señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

| Sociedad Beneficiaria (Proyecto) | Concepto Garantía | Importe |
|--|--|------------|
| Auto-Estradas Norte Litoral | Garantía limitada a cubrir sobrecostes de expropiaciones | 2 |
| Ausol | Garantía limitada a cubrir un expediente de expropiaciones de 11 parcelas en Mijas (20 millones de euros) y la inversión para adecuación de túneles a normativa europea (13,7 millones de euros) | 34 |
| Subtotal Garantías Proyectos Cintra | | 36 |
| Conc. Prisiones Lledoners | Garantía técnica de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente | 73 |
| Conc. Prisiones Figueras | Garantía técnica de restitución al banco en tres casos concretos relacionados con licencia obras, PGOU y modificados. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente | 61 |
| Subtotal Garantías Proyectos Construcción | | 134 |
| Servicios Urbanos Murcia | Garantía técnica obtención certificado acto presunto de obtención de licencia, actuaciones para la autorización ambiental y otorgamiento de un derecho real de prenda hasta un límite conjunto de 70 millones de euros. Garantía técnica puesta a disposición de vehículos con límite de 31,9 millones de euros. | 70 |
| Subtotal Garantías Proyectos Servicios | | 70 |
| TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS INTEGRACIÓN GLOBAL | | 241 |

Adicionalmente se desglosan los importes relativos a las garantías de la misma naturaleza que corresponden al porcentaje de participación en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia, cuya deuda, por lo tanto, no se integra en los Estados Financieros Consolidados del Grupo.

| Sociedad Beneficiaria | Concepto Garantía | Importe |
|--|--|-----------|
| Serrano Park (Cintra) | Garantía limitada para cubrir las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento en caso de déficit de caja. | 2 |
| URBICSA (Construcción) | Garantía técnica para el repago en caso de que por causas imputables al Acreditado o sus Accionistas se produzca terminación del contrato o incumplimiento de ciertos contratos. No cubre insolvencia (default) o incumplimiento por parte del Concedente. | 49 |
| TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA | | 51 |

De estas garantías descritas por integración global y puesta en equivalencia, sólo existen avales bancarios en el caso de Ausol.

b.2) Otras garantías otorgadas a favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia distintas de las sociedades de proyecto

Determinados contratos de construcción y servicios se ejecutan por sociedades integradas por puesta en equivalencia, que habitualmente se crean con el objeto de ejecutar contratos licitados previamente por sus socios. En este caso, los socios de dichas sociedades otorgan garantías para responder de la ejecución de estos contratos. Las responsabilidades garantizadas son similares a las indicadas en el apartado 6.5.2.a).

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la división de Servicios en favor de diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia que alcanzan un importe total de 1.060 millones de euros, siendo las más relevantes las relacionadas con contratos con el Ministerio de Defensa y Justicia británicos y con el aeropuerto internacional de Doha. Señalar que el importe anterior corresponde al volumen de trabajos pendientes por ejecutar por el porcentaje de participación de Ferrovial

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 3.4.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 5.2.

d) Garantías recibidas de terceros

A 31 de diciembre de 2016 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.056 millones de euros, fundamentalmente provenientes de la división de construcción en relación al cumplimiento de determinados derechos de los que son titulares principalmente las sociedades de Ferrovial Agroman en Estados Unidos por un importe total de 836 millones de euros, Grupo Budimex por 114 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 106 millones de euros.

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., 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 de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. 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.

a) Compromisos de inversión

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos:

| (Millones de euros) | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 y siguientes | Total |
|---|------------|------------|-----------|------------|------------|-------------------|--------------|
| Inversiones proyectos infraestructuras Integración Global | 72 | 132 | 0 | 0 | 20 | 0 | 224 |
| Autopistas | 69 | 132 | 0 | 0 | 20 | 0 | 221 |
| Servicios | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Construcción | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Inversiones proyectos infraestructuras Puesta Equivalencia | 41 | 37 | 28 | 398 | 210 | 136 | 849 |
| Autopistas | 34 | 4 | 28 | 398 | 210 | 136 | 810 |
| Servicios | 6 | 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39 |
| Construcción | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Total inversiones en proyectos de infraestructuras | 112 | 169 | 28 | 398 | 230 | 136 | 1.074 |

A 31 de diciembre de 2016 los compromisos totales de inversión ascienden a 1.074 millones de euros (460 millones de euros en 2015). El incremento en los compromisos de inversión está relacionado principalmente con los 723 millones de euros de inversión de equity por nuestra participación del 50% en la autopista I66 (cifra orientativa hasta cierre financiero), neteándose por la inversión acometida durante 2016 en proyectos de autopistas en EE.UU. y en el Reino Unido.

Como se ha indicado en el apartado 6.5.2.a) de esta nota, parte de estos compromisos, en concreto 317 millones de euros, están garantizados con avales. Mencionar que dentro de los 1.074 millones de euros, se incluyen 34 millones de euros que aparecen igualmente en las garantías mencionadas en el apartado b.1) correspondientes a capital contingente de Ausol.

Señalar que, aunque no figura incluido dentro de los compromisos de la tabla superior, en relación al proyecto de la autopista I77, se están garantizando los compromisos de inversión de otro socio por importe de 70 millones de euros. A cambio de otorgar esta garantía y, en caso de que este socio no haga frente a sus desembolsos, su participación se diluirá en la parte proporcional a los desembolsos que no haya realizado.

Adicionalmente, en la división de Servicios existen compromisos de adquisición de inmovilizado material por importe de 121 millones de euros (92 millones de euros en 2015), en relación, principalmente, a la adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento, y 4 millones de euros (28 millones de euros en 2015) relacionados con la compra de dos empresas de tratamiento de residuos en Polonia. A continuación se presenta un calendario de estos compromisos de la división de Servicios:

| (Millones de euros) | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 y siguientes | TOTAL |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------------|------------|
| Adquisición Inmovilizado Material | 47 | 21 | 9 | 1 | 36 | 8 | 121 |
| Adquisición Empresas | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| TOTAL SERVICIOS | 47 | 21 | 11 | 1 | 36 | 8 | 126 |

Señalar que estos últimos compromisos de la división de Servicios no están garantizados mediante avales.

b) Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2015 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 412 millones de euros (376 millones de euros en 2015).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables como arrendatario son los siguientes:

| 2016 (Millones euros) | Corporación | Construcción | Autopistas | Servicios | Aeropuertos | Total |
|------------------------|-------------|--------------|------------|------------|-------------|------------|
| Menos de un año | 4 | 35 | 3 | 97 | 0 | 138 |
| Entre uno y cinco años | 21 | 47 | 4 | 176 | 0 | 247 |
| Más de cinco años | 0 | 10 | 0 | 40 | 0 | 50 |
| Arrendatario | 25 | 92 | 7 | 312 | 0 | 435 |

| 2015 (Millones euros) | Corporación | Construcción | Autopistas | Servicios | Aeropuertos | Total |
|------------------------|-------------|--------------|------------|-----------|-------------|------------|
| Menos de un año | 4 | 59 | 3 | 21 | 0 | 87 |
| Entre uno y cinco años | 13 | 80 | 3 | 22 | 0 | 118 |
| Más de cinco años | 0 | 21 | 0 | 19 | 0 | 40 |
| Arrendatario | 18 | 160 | 6 | 62 | 0 | 245 |

No existen compromisos significativos en el grupo como arrendador en contratos de arrendamientos operativos.

c) 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 6.3 y cuyo saldo a 31 de diciembre de 2016 es de 124 millones de euros (113 millones en 2015).

6.6. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

6.6.1. Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 56 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta General de una cantidad anual máxima para el conjunto de los miembros del Consejo de Administración, que se actualiza en función de los índices o magnitudes definidos por la propia Junta. Esta retribución se compone de (i) una asignación fija y (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones. La retribución queda exclusivamente vinculada a las funciones y responsabilidades atribuidas a cada Consejero, la pertenencia a Comisiones del Consejo y las demás circunstancias objetivas que el Consejo de Administración considere relevantes, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

En la misma fecha de formulación de estas cuentas el Consejo de Administración ha formulado y puesto a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 541 de la Ley de Sociedades de Capital. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2016, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2016.

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2016 y 2015. Incluye además la asignación fija complementaria correspondiente a la retribución estatutaria que se abona en un único pago una vez finalizado el ejercicio. Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, el importe de las dietas sumado al de los componentes fijos fuera superior al importe máximo total en concepto de remuneración por pertenencia al Consejo establecido para el año en curso, la diferencia se deducirá del importe de la asignación fija complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición.

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 6.6.2.

| Consejero (Miles de euros) | 2016 | | | Total |
|---|-----------------|------------|--------------------------------|--------------|
| | Asignación Fija | Dietas | Asignación Fija Complementaria | |
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | 35 | 114 | 92 | 241 |
| Santiago Bergareche Busquet | 35 | 74 | 81 | 190 |
| Joaquín Ayuso García | 35 | 59 | 58 | 152 |
| Iñigo Meirás Amusco | 35 | 57 | 46 | 138 |
| Juan Arena de la Mora | 35 | 56 | 46 | 137 |
| María del Pino y Calvo-Sotelo | 35 | 57 | 46 | 138 |
| Santiago Fernández Valbuena | 35 | 78 | 46 | 159 |
| José Fernando Sánchez-Junco Mans | 35 | 68 | 46 | 149 |
| Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo | 35 | 48 | 46 | 129 |
| Oscar Fanjul Martín | 35 | 63 | 46 | 144 |
| Philip Bowman (desde 29.07.2016) | 15 | 12 | 20 | 46 |
| Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo (hasta 21.01.2016) | 2 | 0 | 3 | 5 |
| Howard Lance (hasta 14.04.2016) | 10 | 12 | 13 | 35 |
| TOTAL | 377 | 699 | 588 | 1.663 |

| Consejero (Miles de euros) | 2015 | | | Total |
|---|-----------------|------------|--------------------------------|--------------|
| | Asignación Fija | Dietas | Asignación Fija Complementaria | |
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | 35 | 112 | 92 | 239 |
| Santiago Bergareche Busquet | 35 | 66 | 81 | 181 |
| Joaquín Ayuso García | 35 | 67 | 58 | 159 |
| Iñigo Meirás Amusco | 35 | 56 | 46 | 137 |
| Juan Arena de la Mora | 35 | 66 | 46 | 147 |
| María del Pino y Calvo-Sotelo | 35 | 54 | 46 | 135 |
| Santiago Fernández Valbuena | 35 | 50 | 46 | 131 |
| José Fernando Sánchez-Junco Mans | 35 | 64 | 46 | 145 |
| Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo (desde 29.10.2015) | 6 | 12 | 8 | 26 |
| Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo (desde 29.10.2015) | 6 | 12 | 8 | 26 |
| Howard Lance (desde 18.10.2014) | 35 | 30 | 46 | 111 |
| Oscar Fanjul Martín (desde 31.07.2015) | 15 | 19 | 19 | 53 |
| Jaime Carvajal Urquijo (hasta 30.07.2015) | 20 | 47 | 27 | 94 |
| Portman Baela, S.L. (hasta 09.09.2015) | 24 | 31 | 32 | 87 |
| Karlovy S.L. (hasta 29.10.2015) | 29 | 24 | 38 | 91 |
| TOTAL | 415 | 708 | 638 | 1.762 |

6.6.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2016 y 2015.

Los dos Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2016 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior. Se incluye también información relativa al Vicepresidente Segundo que, aunque en los ejercicios 2016 y 2015 no ejerció funciones ejecutivas, ha ejercido opciones sobre acciones otorgadas en el ejercicio 2008 cuando era Consejero Ejecutivo.

| Retribuciones Consejeros Ejecutivos (Miles de euros) | 2016 | | | TOTAL |
|--|-----------------|-------------------|--------------|---------------|
| | Rafael del Pino | Joaquín Ayuso (3) | Íñigo Meirás | |
| Retribución Fija | 1.455 | 0 | 1.200 | 2.655 |
| Retribución Variable | 2.261 | 0 | 1.872 | 4.133 |
| Consejos otras sociedades filiales | 0 | 36 | 0 | 36 |
| Ejercicio Opciones sobre acciones (2) | 9.383 | 1.616 | 170 | 11.169 |
| Primas S. Vida | 8 | 0 | 4 | 12 |
| Planes de acciones (1) | 1.918 | 0 | 1.918 | 3.836 |
| Total 2015 | 15.025 | 1.652 | 5.164 | 21.841 |

(1) En marzo de 2016, habiéndose cumplido las métricas acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2013, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 15/03/2016.

(2) El nº de opciones sobre acciones del Plan 2008 ejercidas en 2016 por Rafael del Pino asciende a 1.179.600, y a 20.000 las ejercidas por Íñigo Meirás. Dicho plan ha finalizado en este ejercicio. Al igual que en todos los planes de opciones o referenciados al valor de la acción otorgados por Ferrovial desde el año 2000, el Presidente Ejecutivo ha ejercido su derecho de opción en el último trimestre anterior al vencimiento del Plan.

(3) El nº de opciones ejercidas por Joaquín Ayuso asciende a 200.000. Este Plan de opciones sobre acciones le fue otorgado en 2008 cuando desempeñaba el puesto de Consejero Ejecutivo.

| Retribuciones Consejeros Ejecutivos (Miles de euros) | 2015 | | | TOTAL |
|--|-----------------|-------------------|--------------|---------------|
| | Rafael del Pino | Joaquín Ayuso (3) | Íñigo Meirás | |
| Retribución Fija | 1.335 | 0 | 1.100 | 2.435 |
| Retribución Variable | 2.034 | 0 | 1.837 | 3.871 |
| Consejos otras sociedades filiales | 0 | 31 | 0 | 31 |
| Ejercicio Opciones sobre acciones (2) | 0 | 3.685 | 3.475 | 7.160 |
| Primas S. Vida | 6 | 0 | 3 | 9 |
| Planes de acciones (1) | 2.323 | 0 | 2.323 | 4.646 |
| Total 2015 | 5.698 | 3.716 | 8.738 | 18.152 |

(1) En marzo de 2015, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2012, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 18 de marzo de 2015

(2) El nº de opciones ejercidas en 2015 por Íñigo Meirás asciende a 538.000.

(3) El nº de opciones ejercidas en 2015 por Joaquín Ayuso asciende a 409.600. Este Plan de Stock Options 2008, del que conserva aún derechos, le fue otorgado cuando era Consejero Ejecutivo.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

A continuación se detallan los planes de retribución ligada a objetivos vinculados a la evolución de la acción cuyos derechos están pendientes de devengo.

| Plan Consejeros Ejecutivos Situación a 31.12.2016 | Unidades | Nº de derechos de voto | % derechos de voto | |
|---|------------|------------------------|--------------------|-------|
| Rafael del Pino | Asignación | 78.500 | 78.500 | 0,01% |
| y Calvo-Sotelo | Asignación | 69.800 | 69.800 | 0,01% |
| | Asignación | 74.000 | 74.000 | 0,01% |
| Íñigo Meirás | Asignación | 78.500 | 78.500 | 0,01% |
| Amusco | Asignación | 69.800 | 69.800 | 0,01% |
| | Asignación | 74.000 | 74.000 | 0,01% |

6.6.3. Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración de sociedades del grupo o asociadas

El Consejero de Ferrovial, S.A., Joaquín Ayuso García, es a su vez miembro de los órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas, habiendo percibido en 2016 por este concepto la cantidad de 36 miles de euros. Por su parte, Howard Lee Lance, Consejero de Ferrovial, S.A. hasta el 14 de abril de 2016, ha percibido hasta dicha fecha por su pertenencia a los órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas, 24 miles de euros (en 2015 percibieron cada uno de ellos por dicho concepto, 31 miles de euros)

6.6.4. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2015, durante el ejercicio 2016 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, ni por la pertenencia de los Consejeros de Ferrovial, S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo y asociadas. 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 2016 el pago de 12 miles de euros y 9 miles de euros en 2015), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de Ferrovial, S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo y asociadas.

Finalmente, Ferrovial, S.A. tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del grupo cuya sociedad dominante es Ferrovial, S.A. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de Ferrovial, S.A. La prima satisfecha en 2016 por el mencionado seguro asciende a 577.849 euros.

6.6.5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2016 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.

6.6.6. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2016 la siguiente retribución:

| Retribuciones de la Alta Dirección (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|--|---------------|---------------|
| Retribución fija | 5.094 | 5.006 |
| Retribución variable | 4.994 | 5.431 |
| Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos | 7.053 | 8.626 |
| Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción) | 698 | 5.988 |
| Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas | 30 | 29 |
| Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos | 0 | 0 |
| Primas de seguro | 16 | 17 |
| Otros | 0 | 1.899 |
| Total | 17.885 | 26.996 |

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Directora 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 y 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 en el apartado 6.6.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Plan de Retribución Flexible", 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. Los partícipes pueden 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 83 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2015 153 miles de euros).

6.6.7. Otra información sobre la retribución

Con relación a los miembros de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, 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.

A 31.12.2016 se establecen derechos adicionales en el contrato suscrito con un miembro de la Alta Dirección.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a once integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. 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 2016 ha ascendido a 2.342 miles de € (2.259 miles € en 2015), de los que 542 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.

6.7. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES

a) Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

Hasta el 2008 Ferrovial utilizó como sistema retributivo la entrega de opciones sobre acciones. En el ejercicio 2016, los Consejeros Ejecutivos que conservaban opciones asignadas al amparo del mencionado Plan de Opciones sobre Acciones de 2008, han ejercitado las mismas, por los siguientes importes (el grado de consecución obtenido es del 100% por lo que se pueden ejercer la totalidad de las opciones): Presidente: 9.383 miles de euros; Consejero Delegado: 170 miles de euros; Vicepresidente Segundo: 1.616 miles de euros. Tras el ejercicio de estos planes de opciones, no existen ya más planes de opciones vigentes.

Al igual que en todos los Planes de Opciones o referenciados al valor de la acción otorgados por Ferrovial desde el año 2000, el Presidente Ejecutivo ha ejercido su derecho de opción en el último trimestre antes del vencimiento del plan.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2016 y 2015, es el siguiente:

| | 2016 | 2015 |
|--|-----------|-----------|
| Número de opciones al inicio del ejercicio | 1.627.600 | 8.153.024 |
| Planes concedidos | - | - |
| Renuncias y otros | - | -76.750 |
| Vencimiento planes | - | -242.400 |
| Opciones ejercitadas | 1.627.600 | 6.206.274 |
| Número de opciones al final del ejercicio | - | 1.627.600 |

b) Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

A cierre del ejercicio 2016, Ferrovial tiene vigentes dos sistemas retributivos para directivos, consistentes en la entrega de acciones vinculadas a objetivos.:

- Plan aprobado por el Consejo de Administración el 19 de diciembre de 2012: vigente por 3 años consiste en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El número total de acciones que podrán 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., y estará vinculado a 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 de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos, al flujo de actividad y el re-torno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.
- Plan aprobado el 29 de octubre de 2015 por el Consejo de Administración. Vigente por 3 años y consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros. Las condiciones para la entrega y vigencia son similares a las del Plan previo explicado anteriormente: estará vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos y el retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, altos directivos y directivos. La aplicación de este programa a los Consejeros Ejecutivos fue autorizada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 4 de mayo de 2016. Tal y como se ha comunicado a la CNMV el 10 de mayo de 2016, la fecha de asignación de unidades para 2016 a los Consejeros Ejecutivos a efectos de cómputo de los plazos y términos del citado Plan, ha sido el 15 de febrero de 2016 (sujeta a la referida aprobación por la Junta General).

El número de acciones vivas en relación a estos dos planes a 31 de diciembre de 2016 es de 3.266.221 acciones.

El resumen de los movimientos en los mencionados sistemas retributivos durante los ejercicios 2016 y 2015 es el siguiente:

| | 2016 | 2015 |
|--|------------|------------|
| Número de acciones al inicio del ejercicio | 3.844.520 | 4.451.888 |
| Planes concedidos | 1.073.895 | 1.132.766 |
| Planes liquidados | -1.489.856 | -1.674.439 |
| Renuncias y otros | -100.378 | -40.321 |
| Acciones ejercitadas | -61.960 | -25.374 |
| Número de acciones al final del ejercicio | 3.266.221 | 3.844.520 |

Estos planes de entrega de acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 6.6 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la alta dirección.

Los gastos de personal registrados en la sociedad en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2016 a 4.781 miles de euros (4.693 miles de euros en 2015) con contrapartida en patrimonio neto.

Estos planes 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 utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos, y liquidables en acciones, por lo que son valorados en el momento inicial de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado, imputándose el mismo a gastos de personal con contrapartida en reservas.

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Normativa

En materia de información sobre las operaciones que la Sociedad (o las sociedades de su grupo) realice con sus partes vinculadas, debe tenerse en cuenta la Orden EHA 3050/2004, de 15 de septiembre, sobre la información de las operaciones vinculadas que deben suministrar las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales.

El párrafo 1 del Apartado Primero de dicha Orden impone la obligación de incluir en los informes financieros semestrales información cuantificada de todas las operaciones realizadas por la Sociedad con partes vinculadas. Asimismo, el párrafo 1 de su Apartado Tercero considera operaciones vinculadas toda transferencia de recursos, servicios u obligaciones entre las partes vinculadas con independencia de que exista o no contraprestación.

Operaciones Vinculadas

A continuación se indican las principales operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas en 2016.

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 (*).

a) Accionistas significativos

Tal y como consta en la nota 6.8 de las Cuentas Anuales del ejercicio 2015, mediante hecho relevante remitido a la CNMV el 4 de agosto de 2015 (registro nº 227.311), se puso en conocimiento del mercado la comunicación recibida por la Sociedad relativa a la venta, por su principal accionista Portman Baela, S.L. y por Karlovy, S.L., de su participación en el capital de la Sociedad a sus accionistas directos e indirectos.

Las transacciones hasta ese momento incluidas en el apartado de accionistas significativos se incluyen en 2016 en el epígrafe de operaciones con Administradores, alta dirección y restantes partes vinculadas, junto al resto de operaciones realizadas entre los Consejeros (o las personas o entidades vinculadas a ellos) y la Sociedad o sociedades de su grupo.

| Nombre/ Denominación | Operaciones con Accionistas Significativos | | | 2016 | | | 2015 | | |
|--|--|----------------------------|--|---------|---------------------|-------|---------|---------|---------|
| | Entidad del Grupo Ferrovial | Naturaleza de la operación | Tipo de la operación | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo | Importe | Importe | Importe |
| Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos | Ferrovial Agroman S.A./ filiales | Comercial | Ejecución de obras de construcción y reformas | (-) | (-) | (-) | 268 | 202 | 7 |
| | Ferrovial Servicios S.A./ filiales | Comercial | Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid | (-) | (-) | (-) | 355 | 53 | 18 |
| | Ferrovial Servicios S.A./ filiales | Comercial | Gestión Integral de Servicios | (-) | (-) | (-) | 1 | 0 | 0 |

b) Operaciones con Consejeros, alta dirección y restantes partes vinculadas

En 2016 se han registrado las operaciones con Consejeros y miembros de la alta dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con personas o entidades que han tenido la consideración de vinculadas a la Sociedad (si tuvieron esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo):

| Operaciones con consejeros, alta dirección y restantes partes vinculadas (1 de 2) | | | | 2016 | | | 2015 | | |
|---|-------------------------------|----------------------|--|---------|---------------------|---------|---------|---------------------|---------|
| (Miles de euros) | | | | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo |
| Nombre/ Denominación | Entidad del Grupo Ferrovial | Naturaleza Operación | Tipo de la operación | | | | | | |
| D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | Ferrovial Servicios/Filiales | | Mantenimiento, limpieza y jardinería | (-) | (-) | (-) | 16 | 1 | 8 |
| | Ferrovial Agroman/ Filiales | Comercial | Seguimiento y asesoramiento de obra y reformas | 6 | 0 | 0 | 53 | 4 | 105 |
| D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo | Ferrovial Agroman/ Filiales | Comercial | Reformas inmobiliarias | 99 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo | Ferrovial Agroman/ Filiales | Comercial | Ejecución obras construcción y reformas | 17 | 2 | 0 | 53 | 2 | 0 |
| D ^a . Ana María Calvo-Sotelo y Bustelo | Ferrovial Servicios/ Filiales | Comercial | Mantenimiento y limpieza | 27 | 2 | 2 | (-) | (-) | (-) |
| | Ferrovial Agroman/ Filiales | Comercial | Reformas inmobiliarias | 2 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| | Ferrovial Servicios/ Filiales | Comercial | Recogida de residuos | 8 | 0 | 5 | 8 | 1 | 2 |
| Criu, S.L. | Ferrovial Servicios/ Filiales | Comercial | Mantenimiento y limpieza | 16 | 2 | 2 | (-) | (-) | (-) |
| | Ferrovial Agroman/ Filiales | Comercial | Ejecución obras de construcción, trabajos mantenimiento y reparación | 460 | 0 | 129 | (-) | (-) | (-) |
| Maxam Europe y sociedades de su grupo | Ferrovial Agroman/ Filiales | Comercial | Recepción suministros de explosivos y detonantes | 857 | (*) | -74 | 816 | (*) | -87 |
| Telefónica y sociedades de su grupo | Varías | Comercial | Recepción servicios de telecomunicaciones | 7.374 | (*) | 0 | 20.509 | (*) | -1.882 |
| | Corporación | Comercial | Refacturación costes cancelación | 0 | 0 | 0 | 1.938 | 0 | 1.336 |
| | Ferrovial Agroman/ Filiales | Comercial | Ejecución obras de construcción y reformas | 0 | 0 | 0 | 77 | 466 | 0 |
| Marsh y sociedades de su grupo | Ferrovial Servicios/ Filiales | Comercial | Mantenimiento y recogida de residuos | 800 | 67 | 0 | 3.035 | 402 | 1.121 |
| | Varías | Comercial | Recepción servicios consultoría y seguros | 4.432 | (*) | -65 | 1.719 | (*) | -123 |
| Meliá Hotels y sociedades de su grupo | Varías | Comercial | Recepción servicios de hostelería | 4 | (*) | -1 | 2 | (*) | -1 |
| | Ferrovial Servicios/ Filiales | Comercial | Mantenimiento y recogida de residuos | 78 | 5 | 40 | 92 | 6 | 30 |
| | Ferrovial Agroman/ Filiales | Comercial | Ejecución obras de construcción y reformas | 6.693 | 89 | 969 | 10.750 | -367 | 8.059 |
| Bankia | Varías | Comercial | Recepción servicios financieros | 525 | (*) | 0 | 1.235 | (*) | 0 |
| | Varías | Comercial | Acuerdos de financiación. Garantía | 87.456 | (*) | 87.456 | 295.300 | (*) | 295.300 |
| | Varías | Comercial | Intereses percibidos | 147 | 147 | 0 | 66 | 66 | 0 |
| | Varías | Comercial | Pago Intereses | 1.520 | (*) | 0 | 5.698 | (*) | 0 |
| | Varías | Comercial | Saldo dispuesto líneas de aval | 125.707 | (*) | 125.707 | 132.700 | (*) | 132.700 |
| Bankinter | Varías | Comercial | Operaciones derivados | 14.283 | (*) | 0 | 11.078 | (*) | 0 |
| | Ferrovial Servicios/ Filiales | Comercial | Mantenimiento | 1 | 0 | 5 | 8 | 1 | 5 |
| | Varías | Comercial | Recepción servicios financieros | 18 | (*) | 0 | 17 | (*) | 0 |
| | Varías | Comercial | Pago Intereses | 176 | (*) | 0 | 1.189 | (*) | 0 |
| | Varías | Comercial | Intereses percibidos | 261 | 261 | 0 | 317 | 317 | 0 |
| Bankinter | Varías | Comercial | Saldo dispuesto líneas de aval | 9.882 | (*) | 9.882 | 3.000 | (*) | 3.000 |
| | Varías | Comercial | Acuerdos de financiación | 10.898 | (*) | 10.898 | 7.100 | (*) | 0 |
| | Ferrovial Servicios/ Filiales | Comercial | Mantenimiento | 176 | 7 | 0 | 168 | 6 | 35 |

| Operaciones con consejeros, alta dirección y restantes partes vinculadas (2 de 2) | | | | 2016 | | | 2015 | | |
|---|----------------------------------|-------------------------------|---|---------|---------------------|--------|---------|---------------------|-------|
| (Miles de euros) | | | | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo |
| Nombre/ Denominación | Entidad del Grupo Ferro- vial | Naturaleza de la operación | Tipo de la operación | | | | | | |
| Bimaran Pozuelo, S.L. | Ferrovia Agroman/ Filiales | Comercial | Ejecución obras de construcción y reformas | 1.207 | -184 | 60 | 282 | 191 | 0 |
| Polan, S.A. | Ferrovia Servicios/ Filiales | Comercial | Gestión Integral de Servicios | 162 | 12 | 79 | (-) | (-) | (-) |
| Fundación Rafael del Pino | Ferrovia Servicios/ Filiales | Comercial | Limpieza | 2 | 0 | 1 | (-) | (-) | (-) |
| Red Eléctrica de España, S.A.U. | Ferrovia Agroman/ Filiales | Comercial | Ejecución obras de construcción | 932 | -84 | 671 | (-) | (-) | (-) |
| Hispania Activos Inmobiliarios Socimi, S.A. | Ferrovia Agroman/ Filiales | Comercial | Ejecución obras de construcción y reformas | 1.746 | -198 | 193 | (-) | (-) | (-) |
| | Ferrovia Servicios/ Filiales | Comercial | Prestación servicios de mantenimiento | 18 | 0 | 22 | (-) | (-) | (-) |
| Los Estanquillos, S.L. | Ferrovia Agroman/ Filiales | Comercial | Asesoramiento en construcción | 72 | 3 | 0 | (-) | (-) | (-) |
| Fundación Seres | Corporación | Comercial | Donación | 18 | (*) | 0 | 18 | (*) | 0 |
| Lafarge Holcim | Ferrovia Agroman/ Filiales | Comercial | Adquisición cemento | 14.269 | 0 | -1.136 | 8.844 | (*) | -545 |
| La Rioja Alta | Ferrovia Servicios/ Filiales | Comercial | Recepción servicios de alimentación | 1 | (*) | 0 | 1 | (*) | 0 |
| Panda Security | Ferrovia Agroman/ Filiales | Comercial | Recepción servicios informáticos | 1 | (*) | 0 | 4 | (*) | 0 |
| Summit | Ferrovia Agroman/ Filiales | Comercial | Adquisición herramientas y material eléctrico | 20 | (*) | 0 | 2 | (*) | 0 |
| Zurich Insurance | Varias | Comercial | Contratación pólizas de seguros | 2.043 | (*) | 0 | 7.774 | (*) | 2 |
| | Ferrovia Servicios/ Filiales | Comercial | Alquiler oficinas | 88 | (*) | -6 | 300 | (*) | -6 |
| | Ferrovia Servicios/ Filiales | Comercial | Mantenimiento y limpieza | 0 | 0 | 8 | 9 | 1 | 8 |

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 6.6.

c) Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades de Ferrovial, S.A. 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 1.3.2. 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 2016, 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 112.252 miles de euros (439.532 miles de euros en 2015), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 397.122 miles de euros (652.303 miles de euros en 2015).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que Ferrovial, S.A. ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2016 de 34.694 miles de euros. En 2015 supuso 93.359 miles de euros.

6.9. SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, con arreglo a la normativa aplicable (artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital), sin perjuicio de las operaciones de la Sociedad (o las sociedades de su grupo) con sus partes vinculadas reflejadas en la memoria o, en su caso, de los acuerdos relacionados con cuestiones retributivas o de nombramiento de cargos.

El Consejero D. Santiago Fernández Valbuena se abstuvo de participar en la deliberación y votación de una operación con el grupo Telefónica en atención a su condición de presidente no ejecutivo de la sociedad SP Telecomunicações Participações LTDA, filial de Telefónica, S.A.

6.10. HONORARIOS AUDITORES

En cumplimiento de lo establecido con el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, 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 sociedades del grupo, para los ejercicios 2016 y 2015 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 y a 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 2016 un 12,99% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2016. En este importe también se incluye, 0,1 millones de euros correspondientes a servicios fiscales prestados por el auditor.

| (Millones de euros) | 2016 | 2015 |
|--|------------|------------|
| Honorarios por servicios de auditoría | 5,8 | 5,1 |
| Auditor principal | 4,8 | 5,0 |
| Servicios de auditoría | 4,5 | 4,6 |
| Servicios relacionados con la auditoría | 0,3 | 0,4 |
| Otros auditores | 1,1 | 0,1 |
| Servicios de auditoría | 1,0 | 0,1 |
| Servicios relacionados con la auditoría | 0,0 | 0,0 |
| Otros servicios de consultoría | 2,0 | 0,8 |
| Auditor principal | 0,6 | 0,6 |
| Otros auditores | 1,4 | 0,2 |

6.11. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

A la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales Consolidadas no se ha producido ningún acontecimiento posterior significativo.

6.12. ANEXOS

ANEXO I. INFORMACIÓN RELATIVO AL RÉGIMEN FISCAL ESTABLECIDO EN LOS ARTÍCULOS 107 Y 108 DE LA LEY 27/2014.

Ferrovial, S.A. se ha acogido desde el ejercicio 2014 al régimen establecido actualmente en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades (“LIS”), resultando de aplicación desde el 1 de enero de 2014 y, en consecuencia, a todo el ejercicio 2016. Conforme a ese régimen fiscal:

1. Los dividendos y ganancias de capital obtenidos por Ferrovial procedentes de inversiones en fondos propios de sociedades operativas no residentes (que representen al menos el 5% del capital social de estas o cuyo valor de adquisición sea superior a 20 millones de euros) están exentos de tributación en el Impuesto sobre Sociedades si se dan las condiciones previstas en el art. 21 de la LIS (“rentas sujetas pero exentas”).
2. Los dividendos repartidos por Ferrovial con cargo a las referidas “reservas sujetas pero exentas”, o a rentas procedentes de establecimientos permanentes en el extranjero respecto de los que resulte aplicable la exención prevista en el art. 22 de la LIS, tienen el siguiente tratamiento:
 - (iv) Cuando el perceptor sea un accionista no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no están sujetos a retención ni tributación en España.
 - (v) Cuando el perceptor sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, los dividendos percibidos darán derecho a la exención para evitar la doble imposición sobre dividendos de entidades residentes del art. 21 de la LIS (“rentas sujetas pero exentas”), siempre y cuando cumplan los requisitos previstos en dicha norma.
 - (vi) Cuando el perceptor sea una persona física residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta del ahorro y se podrá aplicar la deducción por doble imposición internacional en los términos previstos en el IRPF, respecto de los impuestos pagados en el extranjero por Ferrovial.

Durante el presente ejercicio el 100% de los dividendos repartidos por Ferrovial han sido con cargo a estas “rentas sujetas pero exentas”.

3. Las plusvalías obtenidas por los accionistas de Ferrovial derivadas de la transmisión de su participación en la sociedad, tienen el siguiente tratamiento:
 - (i) Cuando el accionista sea no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no se entenderá sujeta a tributación en España la parte de la plusvalía que se corresponda con las reservas dotadas por Ferrovial con cargo a las referidas “rentas sujetas pero exentas” o con diferencias de valor imputables a participaciones de Ferrovial en entidades no residentes que cumplan los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS
 - (ii) Cuando el accionista sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, y cumpla el requisito de participación en Ferrovial (5% de participación en el capital o bien que el valor de adquisición de la participación sea superior a 20 millones de eu-

ros y 1 año de tenencia de la misma), podrá aplicar la exención prevista en el artículo 21 de la LIS.

- (iii) Cuando el accionista sea una persona física residente en España sujeta a IRPF, tributará por las plusvalías obtenidas conforme al régimen general.

El importe de las rentas sujetas pero exentas de acuerdo con los artículos 21 y 22 de la LIS obtenidas por Ferrovial durante 2016 y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a estas, han sido:

A) EXENCIÓN POR DIVIDENDOS Y RENDIMIENTOS DE FUENTE EXTRANJERA

a.1 Exención por dividendos de fuente extranjera

| Importes en euros | | |
|---|---------------|-----------------------|
| Cintra Global Holding, LTD | | 12.400.000,00 |
| Dividendo Financinfrastructures Ltd. | 7.600.000,00 | |
| Dividendo 407 Toronto Highway B.V. | 4.800.000,00 | |
| Cintra Infraestructuras Internacional, SLU | | 5.300.150,00 |
| Dividendo Cinsac, LTD | 5.000.000,00 | |
| Dividendo Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd. | 300.150,00 | |
| Cintra Infraestructuras, SE | | 36.595.827,21 |
| Dividendo de Norte Litoral | 22.239.997,72 | |
| Dividendo de Algarve BV | 13.207.843,09 | |
| Dividendo de Via Livre | 1.147.986,40 | |
| Ferrovial, S.A. | | 4.650.000,00 |
| Dividendo Hellas Toll | 4.650.000,00 | |
| Ferrovial Agromán Internacional, SLU | | 50.413.410,94 |
| Dividendo Valivala | 50.413.410,94 | |
| Total | | 109.359.388,15 |

a.2 Exención por rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero

No se han obtenido rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero en el ejercicio.

B) EXENCIÓN POR PLUSVALÍAS DE FUENTE EXTERNA

No se han obtenido plusvalías susceptibles de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS, ya que las ventas efectuadas (i) o bien se han efectuado entre sociedades del grupo, y se han eliminado en el consolidado fiscal, (ii) o bien se han puesto de manifiesto en operaciones de reestructuración societaria que han sido acogidas al régimen de neutralidad fiscal previsto en el artículo 76 y siguientes de la Ley del impuesto. No obstante, las plusvalías que se habrían puesto de manifiesto fiscalmente caso de no resultar aplicables estos regímenes (consolidación o neutralidad fiscal) han sido:

b.1 Eliminaciones de plusvalías por ventas intragrupo de sociedades extranjeras:

| | Importes en euros |
|---------------|-------------------|
| Ferrovial, SA | -73.944 |

b.2 Plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

| | Importes en euros |
|--|-------------------------|
| Ferrovial, SA | 3.045.684.105,03 |
| Ferrovial Internacional, SLU | 755.050.176,77 |
| Cintra Infraestructuras internacional, SLU | 7.614.702,38 |
| TOTAL | 3.808.348.984,18 |

Con la finalidad de facilitar a los accionistas de Ferrovial la aplicación del régimen fiscal descrito, la Sociedad ha efectuado una valoración de mercado al cierre del ejercicio de sus participaciones (directas, e indirectas a través de la participación en otras entidades acogidas a este régimen fiscal especial) en entidades no residentes y en establecimientos permanentes en el extranjero, que cumplen los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS.

El resultado de esta valoración supone que del total del valor de mercado de Ferrovial, dichos activos representan un 92% del mismo. A 31 de diciembre de 2015 este porcentaje ascendía a 89%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2016 Ferrovial S.A. ha llevado a cabo dos programas de retribución al accionista bajo el esquema denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”, que permite a los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de (i) recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión; (ii) transmitir en el mercado los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean; o (iii) recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial de los citados derechos de asignación gratuita.

A continuación se exponen las principales implicaciones fiscales de estos programas, sobre la base de la normativa tributaria vigente en territorio común y de la interpretación efectuada por la Dirección General de Tributos a través de la contestación a diversas consultas vinculantes.

Entrega de acciones nuevas: La entrega de las acciones nuevas tendrá la consideración, a efectos fiscales, de entrega de acciones liberadas y, por tanto, no constituye renta a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (“IRPF”), del Impuesto sobre Sociedades (“IS”) o del Impuesto sobre la Renta de no Residentes (“IRNR”), independientemente de que los perceptores de dichas acciones actúen a través de establecimiento permanente en España o no. La entrega de las acciones nuevas no está sujeta a retención o ingreso a cuenta. El valor de adquisición, tanto de las acciones nuevas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición a efectos fiscales de la cartera entre el número de acciones, tanto las antiguas como las liberadas que correspondan. La antigüedad de las acciones liberadas será la que corresponda a las acciones de las que procedan. Consecuentemente, en caso de una posterior transmisión, la renta que se obtenga se calculará por referencia a este nuevo valor.

Venta de derechos de asignación gratuita en el mercado: En el supuesto de que los accionistas vendan sus derechos de asignación gratuita en el mercado, el importe obtenido no estará sujeto a retención o ingreso a cuenta y tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación (aplicable hasta fin del ejercicio 2016)^(*):

a) En el IRPF y en el IRNR aplicable a accionistas sin establecimiento permanente en España, el importe obtenido en la transmisión en el mercado de los derechos de asignación gratuita sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de sus-

cripción preferente. En consecuencia, el importe obtenido en la transmisión de los derechos de asignación gratuita disminuye el valor de adquisición a efectos fiscales de las acciones de las que deriven dichos derechos, en aplicación del artículo 37.1.a) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del IRPF y de la disposición final sexta de la Ley 26/2014, de 27 de noviembre por la que se modifica la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del IRPF, el texto refundido de la Ley del IRNR aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, y otras normas tributarias. De esta forma, si el importe obtenido en la transmisión de los derechos de asignación gratuita fuese superior al valor de adquisición de los valores de los cuales proceden, la diferencia tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el transmitente en el período impositivo en que se produzca; todo ello sin perjuicio de la potencial aplicación a los sujetos pasivos del IRNR sin establecimiento permanente de los convenios para evitar la doble imposición suscritos por España a los que pudieran tener derecho o de las exenciones que puedan serles aplicables conforme a la normativa interna española.

e) En el IS y en el IRNR aplicable a accionistas con establecimiento permanente en España, en la medida en que se cierre un ciclo mercantil completo, se tributará conforme a lo que resulte de la normativa contable aplicable y, en su caso, de los regímenes especiales que apliquen a los accionistas sujetos a los anteriores impuestos.

Venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita: Por último, en el supuesto de que los titulares de los derechos de asignación gratuita decidan acudir al Compromiso de Compra de Ferrovial, el régimen fiscal aplicable al importe obtenido en la transmisión a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita recibidos en su condición de accionistas será el siguiente:

(iv) Si el accionista es una persona física residente fiscal en España, o una persona jurídica que no cumple con los requisitos para aplicar la exención prevista en el art. 21 de la Ley 27/2014, del Impuesto sobre Sociedades, el régimen fiscal aplicable será el mismo que se aplica a los dividendos distribuidos, directamente, en metálico y, por tanto, estarán sometidos a la retención correspondiente.

(v) Si el accionista es un persona física o jurídica no residente fiscal en España ni en un paraíso fiscal, y no cuenta con un establecimiento permanente en territorio español, el importe obtenido no está sujeto a tributación en España en aplicación del Capítulo XIII del Título VII de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades y, por tanto, no está sometido a retención fiscal. En estos supuestos para aplicar este régimen será necesario que el accionista acredite su residencia fiscal mediante la aportación del correspondiente certificado otorgado por la Administración Tributaria correspondiente.

(vi) Si el accionista es una persona jurídica residente fiscal en España o siendo no residente cuenta con un establecimiento permanente en territorio español, y cumple con los requisitos para aplicar la exención prevista en el art. 21 de la Ley 27/2014, del Impuesto sobre Sociedades, el importe obtenido estará exento de tributación en España y, por tanto, no estará sometido a retención fiscal.

Debe tenerse en cuenta que la tributación de las distintas opciones relacionadas con el esquema denominado “Ferrovial Dividendo Flexible” que se exponen no explicita todas las posibles consecuencias fiscales. Por ello, se recomienda que los accionistas consulten con sus asesores fiscales el impacto fiscal específico del esquema propuesto y que presten atención a las modificaciones que pudieran producirse, tanto en la legislación vigente como en sus criterios de interpretación, así como a las circunstancias particulares de cada accionista o titular de derechos de asignación gratuita.

^(*) En el ejercicio 2017 este régimen fiscal se ha visto ligeramente modificado

ANEXO II - EMPRESAS DEPENDIENTES

(Sociedades Consolidadas por Integración Global) (Millones de euros)

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Part. | Coste Neto Part. | Audit. |
|---|------------------|--|---------|------------------|--------|
| CORPORACIÓN | | | | | |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España) | | | | | |
| Betonial, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,0% | 4 | ■ |
| Ferrovial Inversiones, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,6% | 0 | ■ |
| Frin Gold, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,0% | 0 | ■ |
| Inversiones Trenza, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,9% | 1 | ■ |
| Promotora Ibérica de Negocios, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,0% | 0 | ■ |
| Can-Am, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 3 | ■ |
| Ferrovial Emisiones, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,0% | 0 | ■ |
| Triconitex, S.L. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 2 | ■ |
| Ferrovial Corporación, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 5 | ■ |
| Ferrofin, S.L. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 85,6% | 1.554 | ■ |
| Ferrovial Internacional, S.L.U. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 6.329 | ■ |
| Tetabomoo, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,0% | 0 | ■ |
| Teraoui, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,0% | 0 | ■ |
| Temauri, S.L. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | (1) | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido) | | | | | |
| Ferrocop UK Ltd. | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 1 | ■ |
| Ferrovial International, Ltd. (a) | | Ferrovial Internacional, S.L.U. (a) | 100,0% | 5.704 | ■ |
| IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda) | | | | | |
| Landmille Ireland DAC | | Ferrovial Internacional, S.L.U. (a) | 100,0% | 633 | ■ |
| LUXEMBURGO | | | | | |
| Krypton RE, S.A. | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 4 | ■ |
| HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda) | | | | | |
| Landmille Netherlands B.V | | Ferrovial Internacional, Ltd. (a) | 100,0% | 43 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos) | | | | | |
| Landmille US LLC | | Ferrovial Holding US Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Holding US Corp | | Cintra Infraestructures, S.E. (a) | 100,0% | 694 | ■ |
| INMOBILIARIA | | | | | |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España) | | | | | |
| Ferrovial FISA, S.L. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 60 | ■ |
| Vergaraprominvest, S.L. (a) | | Ferrovial FISA, S.L. (a) | 99,7% | 26 | ■ |
| AEROPUERTOS | | | | | |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España) | | | | | |
| Ferrovial Aeropuertos Internacional, S.A.U. (a) | Proyecto | Ferrovial Internacional, S.L.U. (a) | 100,0% | 17 | ■ |
| Ferrovial Aeropuertos España, S.A. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 99,0% | 25 | ■ |
| HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda) | | | | | |
| Hubco Netherlands B.V. | | Ferrovial Airports International, Ltd. (a) | 100,0% | 783 | ■ |
| CHILE (Domicilio: Santiago, Chile) | | | | | |
| Ferrovial Transco Chile SpA | Proyecto | Ferrovial Aeropuertos Internacional, S.A.U. (a) | 65,9% | 36 | ■ |
| Ferrovial Transco Chile II SpA | Proyecto | Ferrovial Transco Chile SpA | 100,0% | 0 | ■ |
| Transchile Charrúa Transmisión | Proyecto | Ferrovial Transco Chile SpA | 100,0% | 99 | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido) | | | | | |
| Faero UK Holding Limited | | Hubco Netherlands B.V. | 100,0% | 288 | ■ |
| Ferrovial Airports International, Ltd. (a) | | Ferrovial International, Ltd. (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Airports Denver UK Ltd. | | Ferrovial Airports International, Ltd. (a) | 100,0% | 4 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Denver, Estados Unidos) | | | | | |
| Ferrovial Airports Denver Corp | Proyecto | Ferrovial Airports Denver UK Ltd. | 100,0% | 4 | ■ |
| Ferrovial Airports Great Hall Partners LLC | Proyecto | Ferrovial Airports Denver Corp | 100,0% | 4 | ■ |
| Denver Great Hall Holding LLC | Proyecto | Ferrovial Airports Great Hall Partners LLC | 80,0% | 1 | ■ |
| Denver Great Hall LLC | Proyecto | Denver Great Hall Holding LLC | 100,0% | 1 | ■ |
| SERVICIOS | | | | | |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España) | | | | | |
| Ferrovial Servicios (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 264 | ■ |
| Albaida Residuos, S.L. (a) | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 100,0% | 5 | ■ |
| Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a) | Proyecto | Ferroser Infraestructuras (a) | 60,0% | 11 | ■ |
| Ferroser Infraestructuras (a) | | Ferrovial Servicios (a) | 100,0% | 18 | ■ |
| Ferroser Servicios Auxiliares, S.A. (a) | | Ferrovial Servicios (a) | 100,0% | 10 | ■ |
| Siemsa Control y Sistemas S.A.U. | | Siemsa Industria S.A. | 100,0% | 1 | ■ |
| Siemsa Industria S.A. | | Ferrovial Servicios (a) | 100,0% | 17 | ■ |
| Sitkol, S.A. (a) | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 99,0% | 5 | ■ |
| Valorizaciones Farmaceuticas, S.L | | Biotran Gestion de Residuos, S.L.U | 50,0% | 0 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Albacete) | | | | | |
| Ayora Gestión Biogás, S.L. (a) | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 80,0% | 0 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Alicante) | | | | | |
| Recicladys y Compostaje Piedra Negra, S.A. (a) | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 100,0% | 7 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Almería) | | | | | |
| Técnicas Medioambientales Avanzadas, S.L | | Albaida Residuos, S.L. (a) | 55,0% | 0 | ■ |
| Tratamiento Residuos Medioambientales, S.L | | Albaida Residuos, S.L. (a) | 55,0% | 0 | ■ |

- Deloitte
- BDO
- KPMG
- El Sayed, El Ayouty & co
- Valdés, García, Marín & Martínez, LLP

- Marison Finanzista Audit Sp. Z O.O.
- Mahinder Puri & Company
- Hlb Lebrija Álvarez y Cia S.C.
- Blasco y Asociados S.C.

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Part. | Coste Neto Part. | Audit. |
|--|------------------|--|---------|------------------|--------|
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Barcelona) | | | | | |
| Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 100,0% | 87 | ■ |
| Cespa Gestión y Tratamiento de Residuos, S.A. (a) | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 100,0% | 21 | ■ |
| Companya especial de recuperacions i recondicionaments, SL (a) | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 81,1% | 0 | ■ |
| Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | | Ferrovial Servicios (a) | 100,0% | 533 | ■ |
| Ecoenergía Can Mata A.I.E. | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 70,0% | 0 | ■ |
| Ecoparc de Can Mata, S.L. (a) | Proyecto | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 100,0% | 11 | ■ |
| Ecoparc del Mediterrani | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 48,0% | 3 | ■ |
| Empresa Mixta de limpieza de Almendra-tejo, S.A. | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 51,0% | 0 | ■ |
| Residus del Maresme, S.L. | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 51,0% | 0 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Cáceres) | | | | | |
| Biogas Extremadura | | Biotran Gestion de Residuos, S.L.U | 51,0% | 0 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Ciudad Real) | | | | | |
| Reciculum, Reciclaje y valorización de residuos, S.L | | Biotran Gestion de Residuos, S.L.U | 100,0% | 0 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Granada) | | | | | |
| Ingeniería ambiental Granadina, S.A (a) | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 80,0% | 3 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Guipuzcoa) | | | | | |
| Onered S.A. | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 51,6% | 0 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Málaga) | | | | | |
| Andaluz de Señalizaciones, S.A. (a) | | Ferroser Infraestructuras (a) | 100,0% | 1 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Murcia) | | | | | |
| Cespa Servicios Urbanos de Murcia, S.A (a) | Proyecto | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 100,0% | 10 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Tarragona) | | | | | |
| Contenedores de Reus, S.A. (a) | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 100,0% | 1 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Cantabria) | | | | | |
| SMART Hospital Cantabria, SA (a) | Proyecto | Ferrovial Servicios (a) | 85,0% | 8 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Toledo) | | | | | |
| Gestion Medioambiental de Toledo, S.A | Proyecto | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 60,0% | 8 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Valencia) | | | | | |
| Tratamientos, Residuos y Energías Valencianas, S.A | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 55,0% | 2 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Valladolid) | | | | | |
| Biotran Gestion de Residuos, S.L.U | | Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a) | 100,0% | 11 | ■ |
| Valveni soluciones para el desarrollo sostenible | | Biotran Gestion de Residuos, S.L.U | 50,0% | 0 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, Vizcaya) | | | | | |
| Cespa Jardinería, S.L. (a) | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 100,0% | 7 | ■ |
| POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia) | | | | | |
| Fbserwis SA | | Ferrovial Services International, Ltd (a) | 51,0% | 13 | ■ |
| Fbserwis Dolny Ślqsk Sp. z o.o. | | FBSerwis, SA | 100,0% | 6 | ■ |
| Fbserwis A Sp. z o.o. | | FBSerwis, SA | 100,0% | 0 | ■ |
| Fbserwis B Sp. z o.o. | | FBSerwis, SA | 100,0% | 0 | ■ |
| Amest Kamieńsk Sp. z o.o. (S) | | FBSerwis, SA | 80,0% | 8 | ■ |
| PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal) | | | | | |
| Ferrovial Serviços, SA | | Ferrovial Services International Ltd (a) | 100,0% | 23 | ■ |
| Sopovico Soc. Part. Vías de Com-Cons. Infraestructuras | | Ferrovial Serviços, SA | 100,0% | 0 | ■ |
| PORTUGAL (Domicilio: Maia, Portugal) | | | | | |
| Citrup, Lda | | Ferrovial Serviços, SA | 70,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Serviços - Ecoambiente, ACE | | Ferrovial Serviços, SA | 60,0% | 0 | ■ |
| COLOMBIA (Domicilio: Bogotá, Colombia) | | | | | |
| Ferrovial Servicios Colombia SAS | | Ferrovial Services International, Ltd (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP | | Ferrovial Services International, Ltd (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Servicios, S.A, Sucursal Columbia | | Ferrovial Servicios, S.A. (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido) | | | | | |
| Ferrovial Services International, Ltd. (a) | | Ferrovial Internacional, Ltd. (a) | 100,0% | 562 | ■ |
| Ferrovial Services UK, Ltd. | | Ferrovial Services International, Ltd. (a) | 100,0% | 521 | ■ |
| Amey UK Plc | | Ferrovial Internacional, S.L.U. (a) | 100,0% | 566 | ■ |
| A.R.M. Services Group Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Access Hire Services Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Accord Asset Management Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Accord Consulting Services Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Accord Environmental Services Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Accord Ltd | | Enterprise plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Accord Network Management Ltd | | Accord Asset Management Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Allerton Waste Recovery Park Interim SPV Ltd | | AmeyCespa Ltd | 100,0% | 0 | ■ |

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Part. | Coste Neto Part. | Audit. |
|---|------------------|---|---------|------------------|--------|
| Amey (IOW) SPV Ltd | Proyecto | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Airports Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | |
| Amey Building Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | |
| Amey Community Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Construction Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Datal Ltd | | Amey OW Ltd | 100,0% | 0 | |
| Amey Facilities Partners Ltd | | Comax Holdings Ltd | 100,0% | 0 | |
| Amey Finance Services Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Fleet Services Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Group Information Services Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Group Services Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Highways Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Holdings Ltd | | Amey UK plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Investments Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey IT Services Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey LG Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey LUL 2 Ltd | | Amey Tube Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Mechanical & Electrical Services Ltd | | Amey Community Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Metering Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey OW Group Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | |
| Amey OW Ltd | | Amey OW Group Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey OWR Ltd | | Amey OW Group Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey plc | | Amey Holdings Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Power Services Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Programme Management Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Public Services LLP | | Amey LG Ltd | 66,7% | 0 | ■ |
| Amey Rail Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Railways Holding Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | |
| Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd | | Amey LG Ltd | 66,7% | 0 | ■ |
| Amey Services Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Technology Services Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | |
| Amey TPT Limited | | Amey OWR Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Tramlink Ltd | | Amey Technology Services Ltd | 100,0% | 0 | |
| Amey Tube Ltd | | JNP Ventures Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Utility Services Ltd | | ARM Services Group Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Ventures Asset Holdings Ltd | | Amey Investments Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Ventures Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Ventures Management Services Ltd | | Amey Investments Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Amey Wye Valley Ltd | | Amey LG Ltd | 80,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa (AWRP) ODC Ltd | | AmeyCespa Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa (East) Holdings Ltd | | AmeyCespa Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa (East) Ltd | | AmeyCespa (East) Holdings Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd | | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 50,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd | | Cespa Ventures Limited | 50,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa (MK) ODC Ltd | Proyecto | AmeyCespa Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa (MK) SPV Ltd | Proyecto | AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa Ltd | | Amey LG Ltd | 50,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa Ltd | | Cespa UK Ltd | 50,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa Services (East) Ltd | | AmeyCespa (East) Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| AmeyCespa WM (East) Ltd | Proyecto | AmeyCespa Services (East) Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Brophy Grounds Maintenance Ltd | | Enterprise Public Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Byzak Ltd | | Globemile Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Cespa UK Ltd | | Cespa Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| Cespa Ventures Ltd | | Cespa UK Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Comax Holdings Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Countrywide Property Inspections Ltd | | Durley Group Holdings Ltd | 100,0% | 0 | |
| CRW Maintenance Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Durley Group Holdings Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise (AOL) Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Enterprise (ERS) Ltd | | Trinity Group Holdings Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise (Venture Partner) Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Enterprise Building Services Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise Business Solutions 2000 Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 90,0% | 0 | |
| Enterprise Fleet Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 54,5% | 0 | |
| Enterprise Foundation (ETR) Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise Holding Company No.1 Ltd | | Enterprise plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Enterprise Islington Ltd | | Accord Ltd | 99,0% | 0 | |
| Enterprise Lighting Services Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise Managed Services (BPS) Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Enterprise Managed Services Ltd | | Amey Utility Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Enterprise plc | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Enterprise Public Services Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| EnterpriseManchester Partnership Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 80,0% | 0 | ■ |
| Globemile Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |

- Deloitte
- BDO
- KPMG
- El Sayed, El Ayouty & co
- Valdés, García, Marín & Martínez, LLP

- Marison Finanzista Audit Sp. Z.O.O.
- Mahinder Puri & Company
- Hlb Lebrija Álvarez y Cia S.C.
- Blasco y Asociados S.C.

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Part. | Coste Neto Part. | Audit. |
|---|------------------|--|---------|------------------|--------|
| Haringey Enterprise Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | |
| Heating and Building Maintenance Company Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Hillcrest Developments (Yorkshire) Ltd | | Durley Group Holdings Ltd | 100,0% | 0 | |
| ICE Developments Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| J J McGinley Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| JDM Accord Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | |
| JNP Ventures 2 Ltd | | Amey Tube Ltd | 100,0% | 0 | |
| JNP Ventures Ltd | | Amey Ventures Ltd | 100,0% | 0 | |
| MRS Environmental Services Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| MRS St Albans Ltd | | MRS Environmental Services Ltd | 100,0% | 0 | |
| Nationwide Distribution Services Ltd | | Amey LG Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Novo Community Ltd | | Amey Community Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Sherard Secretariat Services Ltd | | Amey plc | 100,0% | 0 | ■ |
| Slough Enterprise Ltd | | Accord Environmental Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| TPI Holdings Ltd | | Amey OW Ltd | 100,0% | 0 | |
| Transportation Planning International Ltd | | TPI Holdings Ltd | 100,0% | 0 | |
| Trinity Group Holdings Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Wimco Ltd | | Amey Railways Holding Ltd | 100,0% | 0 | |
| REINO UNIDO (Domicilio: Glasgow, Reino Unido) | | | | | |
| Byzak Contractors (Scotland) Ltd | | Byzak Ltd | 100,0% | 0 | |
| C.F.M Building Services Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: Liverpool, Reino Unido) | | | | | |
| Fleet and Plant Hire Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: Manchester, Reino Unido) | | | | | |
| Accord Leasing Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | |
| Arkeco Environmental Services Ltd | | MRS Environmental Services Ltd | 100,0% | 0 | |
| Brophy Enterprise Ltd | | Brophy Grounds Maintenance Ltd | 100,0% | 0 | |
| CCMR Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Datamerse Ltd | | Durley Group Holdings Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise Consulting and Solutions Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise Maintenance Services Ltd | | First Claims Response (Manchester) Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise Transport Services Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise Utility Services (DCE) Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprise Utility Services (TBC) Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Enterprisekeepmoat Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | |
| First Claims Response (Manchester) Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| First Claims Response Ltd | | First Claims Response (Manchester) Ltd | 100,0% | 0 | |
| Lancashire Enterprises (Europe) Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Prism Research Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| Rhoburt Street Lighting Ltd | | Enterprise Public Services Ltd | 100,0% | 0 | |
| Schofield Lothian Group Ltd | | Accord Ltd | 100,0% | 0 | |
| TSG Services Ltd | | Trinity Group Holdings Ltd | 100,0% | 0 | |
| W.M.Y. Consulting Ltd | | Enterprise Holding Company No 1 Ltd | 100,0% | 0 | |
| EMIRATOS ÁRABES UNIDOS (Domicilio: Dubai, EAU) | | | | | |
| Ferrovial Technical Services Middle East LLC | | Ferrovial Services International, Ltd (a) | 85,0% | 0 | |
| MARRUECOS (Domicilio: Tánger, Marruecos) | | | | | |
| Cespa Nadafara S.A.R.L | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a) | 98,8% | 0 | |
| AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia) | | | | | |
| Amey Consulting Australia Pty Ltd | | Amey OW Ltd | 100,0% | 0 | |
| AUSTRALIA (Domicilio: Sidney, Australia) | | | | | |
| Ferrovial Services Australia PTY, Ltd. | | Ferrovial Services UK LTD | 100,0% | 514 | ■ |
| Ferrovial Services Consolidated PTY, Ltd. | | Ferrovial Services Australia PTY, Ltd. | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Ltd. | | Ferrovial Services Australia PTY, Ltd. | 100,0% | 499 | ■ |
| APP Corporation Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 1 | ■ |
| Appoint Consulting Pty Ltd | | APP Corporation Pty Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Aquas Holdings Pty Ltd | | Broadspectrum Limited | 100,0% | 0 | ■ |
| Australian Quality Assurance & Superintendence Pty Ltd | | Appoint Consulting Pty Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| BR & I Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (Australia) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (Chile) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (East Timor) Pty Ltd | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (Finance) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | | Broadspectrum Limited | 100,0% | 57 | |
| Broadspectrum (India) Pty Ltd | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (International) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 55 | |
| Broadspectrum (IP) Holdings Pty Limited | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (Oil and Gas) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Broadspectrum (Sydney Ferries) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (USM) Holdings Pty Ltd | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 100 | |
| Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC (Australian incorporation only) | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Part. | Coste Neto Part. | Audit. |
|--|------------------|--|---------|------------------|--------|
| Broadspectrum Protection Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Services Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| BRS Employee Plan Co Pty Limited | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| CI Australia Pty Limited | | APP Corporation Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| ICD (Asia Pacific) Pty Limited | | Broadspectrum (Australia) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Ten Rivers Pty Ltd (previously Transfield Services (NWDF) Pty Ltd) | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Transhare Plan Company Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| TS (Procurement) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Eastern Catering Services Holdings Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Eastern Catering Services Pty Ltd | | Eastern Catering Services Holdings Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Eastern Well Service No 2 Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Energy Rigs Pty Ltd | | Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Group Assets Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Group Investments Pty Limited | | Piver Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Group Operations Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Group Pty Ltd | | Broadspectrum (Oil and Gas) Pty Ltd | 100,0% | 175 | |
| Easternwell Training Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell WA Pty Ltd | | Piver Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| O.G.C. Services Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Piver Pty Ltd | | Easternwell Group Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| BE & MG Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (Asset Management Optimisation) Pty Ltd | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Australia (QLD) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Australia (WA) Pty Ltd | | Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Metrolink Pty Ltd | | Broadspectrum Limited | 100,0% | 0 | |
| Collinsville Operations Pty Ltd | | Broadspectrum Limited | 100,0% | 0 | |
| Transfield Services (Brisbane Ferries) Pty Ltd | | Broadspectrum Limited | 100,0% | 0 | |
| Australian Drilling Solutions Pty Ltd | | Piver Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Colby Corporation Pty Limited | | Porcelain Holdings Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Drilling Pty Ltd | | Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Engineering Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell TS Pty Ltd | | ETSH Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| ETSH Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| EWG Aircraft Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| EWS Aircraft Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Gorey & Cole Drillers Pty Ltd | | Gorey & Cole Holdings Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Gorey & Cole Holdings Pty Ltd | | Piver Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Peak Drilling Pty Ltd | | Piver Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Porcelain Holdings Pty Ltd | | Piver Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| SDC Plant & Equipment Pty Ltd | | Sides Drilling Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Sides Drilling Contractors Pty Ltd | | Sides Drilling Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Sides Drilling Pty Ltd | | Piver Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Silver City Drilling (QLD) Pty Ltd | | Easternwell Group Investments Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd | | Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd | 100,0% | 1 | ■ |
| Easternwell Drilling Services Assets Pty Ltd | | Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Easternwell Drilling Services Labour Pty Ltd | | Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Easternwell Drilling Services Operations Pty Ltd | | Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| CANADÁ (Domicilio: Alberta, Canadá) | | | | | |
| Broadspectrum (Alberta) Limited | | Broadspectrum Canada (Holdings) Limited | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum (Canada) Limited | | Broadspectrum Canada (Holdings) Limited | 100,0% | 1 | |
| Broadspectrum (Ontario) Limited | | Broadspectrum Canada (Holdings) Limited | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Canada (Holdings) Limited | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 1 | |
| CHILE (Domicilio: Los Andes, Chile) | | | | | |
| Steel Ingeniería | | Ferroviales Servicios Chile, S.L. | 100,0% | 35 | ■ |
| CHILE (Domicilio: Santiago, Chile) | | | | | |
| Ferroviales Servicios Chile, S.L. | | Ferroviales Servicios Internacional, Ltd (a) | 99,0% | 12 | ■ |
| Ferroviales Servicios Salud, S.L | | Ferroviales Servicios, S.A. (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| Ingeniería Ambiental y Servicios S.A. | | Broadspectrum Chile S.p.A. | 92,7% | 0 | |
| Siema Chile, SPA | | Siema Industria S.A. | 100,0% | 0 | ■ |
| CHILE (Domicilio: Antofagasta, Chile) | | | | | |
| Broadspectrum Chile S.p.A. | | Inversiones Broadspectrum (Chile) Limitada | 100,0% | 21 | ■ |

- Deloitte
- BDO
- KPMG
- El Sayed, El Ayouty & co
- Valdés, García, Marín & Martínez, LLP

- Marison Finanzista Audit Sp. Z.O.O.
- Mahinder Puri & Company
- Hib Lebrija Álvarez y Cia S.C.
- Blasco y Asociados S.C.

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Part. | Coste Neto Part. | Audit. |
|---|------------------|---|---------|------------------|--------|
| Inversiones Broadspectrum (Chile) Holdings Limitada | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 4 | |
| Inversiones Broadspectrum (Chile) Limitada | | Inversiones Broadspectrum (Chile) Holdings Limitada | 100,0% | 0 | |
| ISLAS MAURICIO (Domicilio: Ebene Cybercity, Islas Mauricio) | | | | | |
| Broadspectrum (Mauritius) Ltd | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 0 | |
| NUEVA ZELANDA (Domicilio: Auckland, Nueva Zelanda) | | | | | |
| Broadspectrum (New Zealand) Limited | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 81 | ■ |
| TSNZ Pulp & Paper Maintenance Limited | | Broadspectrum (New Zealand) Limited | 100,0% | 0 | ■ |
| APP Corporation (New Zealand) Limited | | Broadspectrum (New Zealand) Limited | 100,0% | 1 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Houston, Estados Unidos) | | | | | |
| Broadspectrum Americas Inc. | | Broadspectrum (Delaware) General Partnership | 100,0% | 153 | |
| Broadspectrum Downstream Services, Inc. | | Broadspectrum Oil and Gas, Inc | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC (US incorporation only) | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 143 | |
| Broadspectrum Infrastructure Inc | | Broadspectrum Americas Inc. | 100,0% | 25 | |
| Broadspectrum Oil and Gas, Inc. | | Broadspectrum Americas Inc. | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Oilfields, LLC | | Broadspectrum Upstream Holdings, LLC | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Specialty Services, Inc | | Broadspectrum Oil and Gas, Inc | 100,0% | 0 | |
| Broadspectrum Upstream Holdings, LLC | | Broadspectrum Oil and Gas, Inc | 100,0% | 0 | |
| Amey Consulting USA, Inc. | | Amey OW Ltd | 100,0% | 0 | |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Nueva York, Estados Unidos) | | | | | |
| Broadspectrum (Delaware) General Partnership | | Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC (US incorporation only) | 61,7% | 212 | |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: State College, Estados Unidos) | | | | | |
| HRI, Inc. | | Broadspectrum Oil and Gas, Inc | 100,0% | 5 | |
| QATAR (Domicilio: Doha, Qatar) | | | | | |
| Transfield Services Mannan Oil and Gas WLL | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 49,0% | 0 | ■ |
| Amey Consulting LLC | | Amey OW Ltd | 49,0% | 0 | |
| MALASIA (Domicilio: Kuala Lumpur, Malasia) | | | | | |
| Transfield Services (Asia) Sdn Bhd (Malaysia) | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| INDIA (Domicilio: Pune, India) | | | | | |
| TS (Technology and Consulting) Private Limited | | Broadspectrum (India) Pty Ltd | 75,0% | 0 | |
| CONSTRUCCIÓN | | | | | |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España) | | | | | |
| Ferroviales Agroman, S.A. (a) | | Ferroviales, S.A. (a) | 100,0% | 711 | ■ |
| Ferroconservación, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 99,0% | 20 | ■ |
| Arena, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 100,0% | 0 | |
| Editesa, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 99,1% | 2 | |
| Cadagua, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 100,0% | 40 | ■ |
| Compañía de Obras Castillejos, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 100,0% | 8 | ■ |
| Ditecpesa, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 100,0% | 1 | ■ |
| Técnicas de Pretensado y Serv.Aux, S.A. (a) | | Editesa, S.A. (a) | 100,0% | 3 | |
| Urbaeste, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 99,0% | 0 | |
| Ferroviales Railway, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 98,8% | 0 | |
| Ferroviales Medio Ambiente y Energía, S.A. (a) | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 99,0% | 1 | |
| Novvarem, S.A. (a) | | Ferroviales Internacional, S.L.U (a) | 100,0% | 141 | |
| ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España) | | | | | |
| Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A.U. (a) | | Proyecto Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 100,0% | 16 | ■ |
| Conc. de Prisiones Figueras S.A.U. (a) | | Proyecto Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 100,0% | 11 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Zaragoza, España) | | | | | |
| Depusa Aragón S.A. (a) | | Proyecto Cadagua, S.A. (a) | 51,7% | 1 | ■ |
| ARABIA SAUDÍ (Domicilio: Riyadh, Arabia Saudi) | | | | | |
| Ferroviales Agroman Company | | Ferroviales Agroman, S.A. (a) | 95,0% | 2 | ■ |
| AUSTRALIA (Domicilio: Sidney, Australia) | | | | | |
| FA Australia PTY LTD | | Ferroviales Agroman Ltda. | 100,0% | 15 | ■ |
| BRASIL (Domicilio: Sao Paulo, Brasil) | | | | | |
| Ferroviales Agromán Ltda Brasil | | Ferroviales Agroman International, Ltd. (a) | 99,0% | 10 | ■ |
| CANADÁ (Domicilio: Ontario, Canadá) | | | | | |
| F&A Canada | | Contesco Holdings B.V. | 100,0% | 20 | ■ |
| CHILE (Domicilio: Las Condes, Chile) | | | | | |
| Ferroviales Agroman Empresa Constructora Ltda. | | Ferroviales Agroman International, Ltd. (a) | 99,99% | 24 | ■ |
| CHILE (Domicilio: Santiago, Chile) | | | | | |
| Constructora Agroman Ferroviales Ltda. | | Ferroviales Agroman Empresa Constr. Ltda. | 97,2% | 0 | ■ |
| Ferroviales Agroman Chile S.A. | | Ferroviales Agroman Empresa Constr. Ltda. | 100,0% | 30 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Atlanta, Estados Unidos) | | | | | |
| Ferroviales Agromán Southeast, LLC | | Ferroviales Agroman US Corp | 100,0% | (0) | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos) | | | | | |
| Ferroviales US Construction Corp | | Ferroviales Holding US | 100,0% | 179 | ■ |

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferroviales, S.A. y sociedades dependientes

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Part. | Coste Neto Part. | Audit. |
|---|------------------|---|---------|------------------|--------|
| Ferrovial Agroman Texas LLC | | Ferrovial Agroman US Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Agroman Indiana | | Ferrovial Agroman US Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Agroman 56 LLC | | Ferrovial Agroman Texas LLC | 100,0% | 0 | ■ |
| Cadagua US, LLC | | Ferrovial US Construction Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Agroman US Corp | | Ferrovial US Construction Corp | 100,0% | 101 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos) | | | | | |
| Trinity Infrastructure LLC | | Ferrovial Agroman Texas LLC | 60,0% | 0 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Fort Worth, Estados Unidos) | | | | | |
| North Tarrant Infrastructures | | Ferrovial Agroman Texas LLC | 75,0% | 0 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Georgia, Estados Unidos) | | | | | |
| North Perimeter Contractors LLC | | Ferrovial Agroman Southeast, LLC | 100,0% | 0 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Katy, Estados Unidos) | | | | | |
| 52 Block Builders | | Pepper Lawson Construction LP | 100,0% | 0 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Los Angeles, Estados Unidos) | | | | | |
| California Rail Builders, LLC | | Ferrovial Agroman West, LLC | 80,0% | 0 | ■ |
| Ferrovial Agroman West, LLC | | Ferrovial Agroman US CORP | 100,0% | (0) | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos) | | | | | |
| Bluebonnet Constructor, LLC | | Ferrovial Agroman Texas LLC | 60,0% | 0 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Suffolk, Estados Unidos) | | | | | |
| US 460 Mobility Partners LLC | | Ferrovial Agroman Southeast, LLC | 70,0% | 0 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: The Woodlands, Estados Unidos) | | | | | |
| Webber Management Group, LLC | | Norvarem, S.A. (a) | 100,0% | 41 | ■ |
| Southern Crushed Concrete, LLC | | Norvarem, S.A. (a) | 100,0% | 88 | ■ |
| W.W. Webber LLC | | Ferrovial US Construction Corp | 100,0% | 79 | ■ |
| DBW Construction LLC | | W.W. Webber LLC | 100,0% | 0 | ■ |
| Webber Barrier Services | | W.W. Webber LLC | 100,0% | 6 | ■ |
| Central Texas Mobility Partners | | W.W. Webber LLC | 55,0% | 0 | ■ |
| Webber Holdings, LLC | | Ferrovial US Construction Corp. | 100,0% | 0 | ■ |
| Katy Equipment LP | | W.W. Webber, LLC | 99,0% | 0 | ■ |
| Pepper Lawson Waterworks, LLC | | Pepper Lawson Construction LP | 100,0% | 1 | ■ |
| Pepper Lawson Construction LP | | W.W. Webber, LLC | 99,0% | 12 | ■ |
| FAM Construction LLC II-66) | | Ferrovial Agroman US Corp | 70,0% | 0 | ■ |
| Webber Equipment & Materials LLC | | W.W. Webber LLC | 100,0% | 0 | ■ |
| ESLOVAQUIA (Domicilio: Bratislava, Eslovaquia) | | | | | |
| Ferrovial Agroman Slovakia S.R.O. | | Ferrovial Agroman Ltda. | 99,0% | 0 | ■ |
| D4R7 Construction S.R.O. | | Ferrovial Agroman, S.A. (a) | 65,0% | 0 | ■ |
| ALEMANIA (Domicilio: Colonia, Alemania) | | | | | |
| Budimex Bau GmbH | | Budimex, S.A. | 100,0% | 0 | ■ |
| HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda) | | | | | |
| Valivala Holdings, B.V. | | Ferrovial Agroman International, Ltd. (a) | 100,0% | 141 | ■ |
| Contsco Holdings B.V. | | Ferrovial Agroman International, Ltd. (a) | 100,0% | 40 | ■ |
| INDIA (Domicilio: Nueva Delhi, India) | | | | | |
| Cadagua Ferrovial India | | Cadagua, S.A. (a) | 95,0% | 0 | ■ |
| IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda) | | | | | |
| Ferrovial Agroman Ireland, Ltd. | | Ferrovial Agroman Ltda. | 100,0% | 9 | ■ |
| MÉXICO (Domicilio: México DF, México) | | | | | |
| Cadagua Ferr. Industrial México | | Cadagua, S.A. (a) | 75,1% | 0 | ■ |
| Ferrovial Agroman Mexico | | Ferrovial Agroman International, Ltd. (a) | 100,0% | 1 | ■ |
| NEUEA ZELANDA (Domicilio: Wellington, Nueva Zelanda) | | | | | |
| FA New Zeland Limited | | FA Australia PTY LTD | 100,0% | 5 | ■ |
| POLONIA (Domicilio: Cracovia, Polonia) | | | | | |
| Mostostal Kraków S.A. | | Budimex, S.A. | 100,0% | 3 | ■ |
| POLONIA (Domicilio: Poznan, Polonia) | | | | | |
| Elektromontaż Poznań SA | | Budimex, S.A. | 92,3% | 9 | ■ |
| Instal Polska Sp. z o.o. | | Elektromontaż Poznań SA | 92,3% | 0 | ■ |
| POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia) | | | | | |
| Bx Budownictwo Sp. z o.o. | | Budimex, S.A. | 100,0% | 0 | ■ |
| Bx Kolejnictwo SA | | Budimex, S.A. | 100,0% | 1 | ■ |
| Bx Parking Wrocław Sp. z o.o. | | Budimex, S.A. | 100,0% | 1 | ■ |
| SPV-BN I Sp. z o.o. | | Budimex Nieruchomości Sp. z o.o. | 100,0% | 0 | ■ |
| Bx Nieruchomości Sp. z o.o. | | Budimex, S.A. | 100,0% | 150 | ■ |
| Elektromontaż Warszawa SA | | Elektromontaż Poznań SA | 92,3% | 0 | ■ |
| Elektromontaż Import Sp. z o.o. | | Elektromontaż Poznań SA | 92,3% | 0 | ■ |
| Budimex, S.A. | | Valivala Holdings, B.V. | 59,1% | 98 | ■ |
| PUERTO RICO (Domicilio: Puerto Rico) | | | | | |
| Ferrovial Agroman LLC | | Ferrovial Agroman International, Ltd. (a) | 100,0% | 6 | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: County Louth, Reino Unido) | | | | | |
| Ferrovial Agroman Irlanda del Norte | | Ferrovial Agroman Ireland, Ltd. | 100,0% | 0 | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido) | | | | | |
| Ferrovial Agroman Internacional, Ltd. (a) | | Ferrovial Agroman Internacional, Ltd. (a) | 100,0% | 258 | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido) | | | | | |
| Ferrovial Agroman UK Ltd. (a) | | Ferrovial Agroman Ltda. | 100,0% | 21 | ■ |
| Ferrovial Agroman Ltda. | | Ferrovial Agroman International, Ltd. (a) | 100,0% | 84 | ■ |
| Cadagua Al Ghubrah UK Ltd. | | Cadagua, S.A. (a) | 100,0% | 5 | ■ |

- Deloitte
- BDO
- KPMG
- El Sayed, El Ayouty & co
- Valdés, García, Marín & Martínez, LLP
- Morison Financista Audit Sp. Z O.O.
- Mahinder Puri & Company
- Hlb Lebrija Álvarez y Cia S.C.
- Blasco y Asociados S.C.

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Part. | Coste Neto Part. | Audit. |
|---|------------------|---|---------|------------------|--------|
| AUTOPISTAS | | | | | |
| ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España) | | | | | |
| Cintra Infraestructuras España, S.L. (a) | | Ferrovial, S.A. (a) | 100,0% | 572 | ■ |
| Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | | Ferrovial International, Ltd. (a) | 100,0% | 916 | ■ |
| Cintra Infraestructuras Internacional, S.L. (a) | | Ferrovial Internacional, S.L.U. (a) | 100,0% | 3 | ■ |
| Autopista del Sol, C.E.S.A (a) | Proyecto | Cintra Infraestructuras España, S.L. (a) | 80,0% | 219 | ■ |
| Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a) | Proyecto | Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a) | Proyecto | Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| Cintra Inversiones, S.L. (a) | | Cintra Infraestructuras España, S.L. (a) | 100,0% | 305 | ■ |
| Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a) | | Cintra Infraestructuras España, S.L. (a) | 100,0% | 15 | ■ |
| Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a) | | Cintra Infraestructuras España, S.L. (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| M-203 Alcalá-O'Donnell (a) | Proyecto | Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a) | 100,0% | 60 | ■ |
| ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España) | | | | | |
| Autopista Terrasa Manresa, S.A | Proyecto | Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a) | 76,3% | 445 | ■ |
| PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal) | | | | | |
| Auto-Estradas Norte, S.A. | Proyecto | Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | 100,0% | 83 | ■ |
| Autoestrada do Algarve, S.A. | Proyecto | Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | 97,0% | 30 | ■ |
| Via Livre, S.A. | Proyecto | Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | 84,0% | 0 | ■ |
| Euroscut Azores S.A. | Proyecto | Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | 97,0% | (0) | ■ |
| HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda) | | | | | |
| Algarve International B.V. | Proyecto | Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | 94,0% | 1 | ■ |
| 407 Toronto Highway B.V. | | Cintra Global Ltd | 100,0% | 2.664 | ■ |
| POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia) | | | | | |
| Autostrada Poludnie, SA | | Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | 93,6% | 1 | ■ |
| CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá) | | | | | |
| Cintra 407 East Development Group Inc. | | 407 Toronto Highway, BV | 100,0% | 6 | ■ |
| Cintra OM&R 407 East Development Group Inc | | 407 Toronto Highway, BV | 100,0% | 0 | ■ |
| 4352238 Cintra Canada Inc. | | 407 Toronto Highway B.V. | 100,0% | 0 | ■ |
| Blackbird Maintenance 407 Cintra GP | | 407 Toronto Highway B.V. | 100,0% | 0 | ■ |
| Blackbird INF. 407 Cintra | | 407 Toronto Highway B.V. | 100,0% | 0 | ■ |
| IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda) | | | | | |
| Financinfraestructuras | | Cintra Global Ltd | 100,0% | 32 | ■ |
| Cinsac, Ltd | | Cintra Infraestructuras Internacional, S.L. (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos) | | | | | |
| Cintra Holding US Corp | | Ferrovial Holding US Corp | 100,0% | 548 | ■ |
| Cintra Texas Corp. | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Cintra US Services, LLC | | Cintra Texas Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Cintra Skyway LLC | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Skyway Concession Company Holdings LLC | Proyecto | Cintra Skyway LLC | 55,0% | 0 | ■ |
| Cintra Texas 56, LLC | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Cintra LBJ, LLC | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 325 | ■ |
| Cintra I-77 Mobility Partners LLC | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 2 | ■ |
| Cintra NTE, LLC | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 229 | ■ |
| Cintra NTE Mobility Partners Seg 3 LLC | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 150 | ■ |
| Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC | Proyecto | Cintra I-66 Express Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Cintra Toll Services, LLC | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| Cintra I-66 Express Corp | | Cintra Holding US Corp | 100,0% | 0 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos) | | | | | |
| I-77 Mobility Partners LLC | Proyecto | I-77 Mobility Partners Holding LLC | 50,1% | 2 | ■ |
| I-77 Mobility Partners Holding LLC | Proyecto | Cintra I-77 Mobility Partners LLC | 50,1% | 1 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Chicago, Estados Unidos) | | | | | |
| Cintra ITR LLC | | Cintra Holding US Corp | 49,0% | 21 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, Estados Unidos) | | | | | |
| LBJ Infrastructure Group, LLC | Proyecto | LBJ Infrastructure Group Holding, LLC | 100,0% | 637 | ■ |
| LBJ Infrastructure Group Holding, LLC | Proyecto | Cintra LBJ, LLC | 51,0% | 325 | ■ |
| ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos) | | | | | |
| NTE Mobility Partners, LLC | Proyecto | NTE Mobility Partners Holding, LLC | 100,0% | 404 | ■ |
| NTE Mobility Partners Holding, LLC | Proyecto | Cintra NTE, LLC | 56,7% | 229 | ■ |
| NTE Mobility Partners Seg 3 Holding LLC | Proyecto | Cintra NTE Mobility Partners Seg 3 LLC | 53,7% | 150 | ■ |
| NTE Mobility Partners Seg 3 LLC | Proyecto | NTE Mobility Partners Seg 3 Holding LLC | 100,0% | 278 | ■ |
| REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido) | | | | | |
| Cintra Global Ltd (a) | | Ferrovial International, Ltd. (a) | 100,0% | 2.870 | ■ |
| Cintra Infraestructuras UK Limited (a) | | Cintra Global Ltd | 100,0% | (0) | ■ |
| Cintra Toowoomba Limited | | Cintra Infraestructuras UK | 100,0% | 1 | ■ |
| Cintra UK I-77 Limited | | Cintra Infraestructuras, S.E. (a) | 100,0% | 2 | ■ |
| Cintra Slovakia, Ltd | | Cintra Global Ltd | 100,0% | 0 | ■ |
| Cintra I-66 Express UK Ltd | | Cintra Infraestructuras UK Limited (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| AUSTRALIA (Domicilio: Sidney, Australia) | | | | | |
| Cintra Developments Australia PTY Ltd. | | Cintra Infraestructuras UK Limited (a) | 100,0% | 0 | ■ |
| COLOMBIA (Domicilio: Bogotá, Colombia) | | | | | |
| Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S | | Cintra Global Ltd | 100,0% | 8 | ■ |

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

205

ANEXO II - EMPRESAS ASOCIADAS

(Sociedades Integradas por Puesta en Equivalencia) (Millones de euros)

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Par. | Valor puesta en equival. consol. | Activos | Pasivos | Ingresos | Resultado Auditor |
|---|------------------|--|------------|----------------------------------|---------|---------|----------|-------------------|
| INMOBILIARIA | | | | | | | | |
| ESPAÑA | | | | | | | | |
| Promociones Hábitat (i) | | Ferrovial FISA, S.A. | 20,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AEROPUERTOS | | | | | | | | |
| REINO UNIDO | | | | | | | | |
| FGP Topco Limited | Proyecto | Hubco Netherlands B.V. | 25,0% | 837 | 23.644 | 20.371 | 3.413 | (230) |
| AGS Airports Holdings Limited | Proyecto | Faero UK Holding Limited | 50,0% | (1) | 1.402 | 1.422 | 239 | 24 |
| SERVICIOS | | | | | | | | |
| ESPAÑA | | | | | | | | |
| Participaciones Servicios España | | | 9,2% a 50% | 25 | 860 | 370 | 196 | 71 |
| Aetec, S.A. | | Ferrosfer Infraestructuras, S.A | 9,2% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Concesionaria Madrid Calle 30 | Proyecto | Mant. y Explot. M-30 | 10,0% | 46 | 584 | 120 | 123 | 60 |
| Necropolis Valladolid, S.A. | | Sitkal, S.A. | 49,0% | 4 | 18 | 11 | 4 | 0 |
| Novalis Medio Ambiente, S.A. | | Cespa Gestión de Residuos S.A | 50,0% | 0 | 3 | 4 | 2 | 0 |
| Serveis Ambientals de la Selva, Nora, S.A. | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 40,0% | 1 | 6 | 5 | 9 | 0 |
| Vialnet Vic, S.L. | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 49,0% | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 |
| Recollida Residuos Osona S.L. | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 45,0% | 1 | 3 | 2 | 7 | 0 |
| Ingeniería Urbana, S.A | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 35,0% | 4 | 16 | 4 | 5 | 0 |
| Valdemingomez 2000, S.A. | | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 20,0% | 0 | 14 | 19 | 2 | (3) |
| Empresa Mant. Y Explotación M30, S.A | | Ferrovial Servicios, S.A | 50,0% | (33) | 205 | 203 | 28 | 11 |
| Ferronats Air Traffic Services, S.A. | | Ferrovial Servicios, S.A | 50,0% | 3 | 8 | 2 | 13 | 2 |
| PORTUGAL | | | | | | | | |
| Participaciones Servicios Portugal | | | 20% a 45% | 1 | 26 | 24 | 2 | 0 |
| Valor Rib Industrial Residuos, Lda. | | Ferrovial Servicios, SA | 45,0% | 1 | 5 | 4 | 2 | 0 |
| Ecobeirão, S.A. | | Ferrovial Servicios, SA | 20,0% | 0 | 21 | 20 | 0 | 0 |
| Ferrovial Servicios, Egeo Tecnologia e Ambiente, Amandio Carvalho & Gabriel. Couete ACE | | Ferrovial Servicios, SA | 35,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| QATAR | | | | | | | | |
| FMM Company LLC | | Ferrovial Servicios, S.A. | 49,0% | 13 | 23 | 48 | 24 | 3 |
| SINGAPUR | | | | | | | | |
| BW Energy Services | | Broadspectrum (International) Pty Ltd | 50,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CANADÁ | | | | | | | | |
| Gateway Operations Limited | | Broadspectrum (Canada) Limited | 50,0% | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AUSTRALIA | | | | | | | | |
| Participaciones Servicios Australia | | | 22% a 50% | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TW Power Services Pty Ltd | | Broadspectrum (Australia) Pty Limited | 50,0% | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skout Solutions | | Broadspectrum (Australia) Pty Limited | 50,0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TW New Cal JV | | Broadspectrum (Australia) Pty Limited | 50,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Leighton Boral Amey Qld Pty Ltd | | Amey Consulting Australia Pty Ltd | 20,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Leighton Boral Amey NSW Pty Ltd | | Amey Consulting Australia Pty Ltd | 22,2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MALASIA | | | | | | | | |
| Broadspectrum WorleyParsons JV (M) Sdn Bhd | | Broadspectrum (Australia) Pty Limited | 50,0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ESTADOS UNIDOS | | | | | | | | |
| AmeyWebber LLC | | Amey Consulting USA, Inc | 100,0% | 0 | 0 | (0) | 0 | 0 |

■ Deloitte
■ BDO
■ KPMG
■ PWC
■ Grant Thornton

■ Vir Audit
■ Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría S.A
■ Ernst & Young
■ EY
■ Martins Pereira, João Careca & Associados, SROC.

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Par. | Valor puesta en equival. consol. | Activos | Pasivos | Ingresos | Resultado Auditor |
|---|------------------|---|--------|----------------------------------|---------|---------|----------|-------------------|
| REINO UNIDO | | | | | | | | |
| Participaciones Servicios | | | | 34 | | | | |
| GEO Amey PECS Ltd | | Amey Community Ltd | 50,0% | 0 | 9 | (8) | 43 | 0 |
| Amey Ventures Investments Ltd | | Amey Investments Ltd | 10,0% | 0 | 4 | (4) | 0 | 2 |
| AHL Holdings (Manchester) Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 50,0% | 0 | 1 | (1) | 0 | 0 |
| Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd | Proyecto | AHL Holdings (Manchester) Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AHL Holdings (Wakefield) Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 50,0% | 0 | 1 | (1) | 0 | 0 |
| Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd | Proyecto | AHL Holdings (Wakefield) Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ALC (Superholdco) Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 50,0% | 0 | 9 | (6) | 15 | 0 |
| ALC (FMC) Ltd | | ALC (Superholdco) Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| ALC (Holdco) Ltd | | ALC (Superholdco) Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ALC (SPC) Ltd | | ALC (Holdco) Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 100,0% | 0 | 11 | (11) | 0 | 0 |
| Amey Belfast Schools Partnership HoldCo Ltd | Proyecto | Amey Belfast Schools Partnership HoldCo Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | (0) |
| Amey Birmingham Highways Holdings Ltd | | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 33,3% | 0 | 90 | (93) | 22 | 0 |
| Amey Birmingham Highways Ltd | Proyecto | Amey Birmingham Highways Holdings Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | (0) |
| Amey FMP Belfast Strategic Partnership Holdco Ltd | | Amey Ventures Management Services Ltd | 70,0% | 0 | 1 | (1) | 2 | 0 |
| Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd | | Amey FMP Belfast Strategic Partnership Holdco Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | (0) |
| Amey Roads NI Holdings Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 50,0% | 0 | 14 | (15) | 1 | 0 |
| Amey Roads NI Financial plc | | Amey Roads NI Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Amey Roads NI Ltd | Proyecto | Amey Roads NI Holdings Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 100,0% | 0 | 3 | (3) | 1 | 0 |
| Amey Lighting (Norfolk) Ltd | Proyecto | Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | (0) |
| E4D & G HOLDCO Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 85,0% | 0 | 10 | (10) | 0 | 0 |
| E4D & G Project Co Ltd | Proyecto | E4D & G Holdco Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| EduAction (Waltham Forest) Ltd (IP) | | Amey plc | 50,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Integrated Bradford Hold Co One Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 25,2% | 0 | 5 | (5) | 0 | 0 |
| Integrated Bradford Hold Co One Ltd | | Integrated Bradford LEP Ltd | 8,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Integrated Bradford PSP Ltd (IP) | | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 50,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Integrated Bradford Hold Co Two Ltd | | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 2,0% | 0 | 10 | (10) | 1 | 0 |
| Integrated Bradford Hold Co Two Ltd | | Integrated Bradford LEP Ltd | 4,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | (0) |
| Integrated Bradford LEP Ltd | | Integrated Bradford PSP Ltd | 80,0% | 0 | 1 | (1) | 0 | 0 |
| Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd | | Integrated Bradford LEP Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Integrated Bradford SPV One Ltd | Proyecto | Integrated Bradford Hold Co One Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Integrated Bradford SPV Two Ltd | Proyecto | Integrated Bradford Hold Co Two Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| RSP (Holdings) Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 35,0% | 0 | 4 | (4) | 0 | 0 |
| The Renfrewshire Schools Partnership Ltd | Proyecto | RSP (Holdings) Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd | | Amey Ventures Investments Ltd | 20,0% | 0 | 1 | (1) | 0 | 0 |
| Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd | Proyecto | Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Amey Hallam Highways Holdings Ltd | | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 33,3% | 0 | 72 | (83) | 40 | 0 |
| Amey Hallam Highways Ltd | Proyecto | Amey Hallam Highways Holdings Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | (10) |
| Carillion Amey Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 49,9% | 0 | 81 | (73) | 165 | 0 |
| Carillion Amey (Housing Prime) Ltd | | Enterprise Managed Services Ltd | 33,3% | 0 | 41 | (35) | 55 | 2 |
| Keolis Amey Docklands Ltd | | Amey Rail Ltd | 30,0% | 0 | 9 | (6) | 19 | (0) |
| Amey/Cespa (AWRP) Holding Co Ltd | | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 17,0% | 0 | 39 | (38) | 14 | 1 |
| Amey/Cespa (AWRP) Holding Co Ltd | | Cespa Ventures Limited | 17,0% | 0 | 39 | (38) | 14 | 0 |

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Par. | Valor puesta en equival. consol. | Activos | Pasivos | Ingresos | Resultado Auditor |
|---|------------------|--|------------|----------------------------------|---------|---------|----------|-------------------|
| AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd | Proyecto | AmeyCespa (AWRP) Holding Co Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Scot Roads Partnership Holdings Ltd | | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 20,0% | 0 | 73 | (73) | 19 | ■ |
| Scot Roads Partnership Project Ltd | Proyecto | Scot Roads Partnership Holdings Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Scot Roads Partnership Finance Ltd | | Scot Roads Partnership Holdings Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| MTCNovo Ltd | | Novo Community Ltd | 50,0% | 0 | 26 | (21) | 51 | ■ |
| The Thames Valley Community Rehabilitation Company Ltd | | MTCNovo Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| The London Community Rehabilitation Company Ltd | | MTCNovo Ltd | 100,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| CONSTRUCCIÓN | | | | | | | | |
| ESPAÑA | | | | | | | | |
| Participaciones Construcción España | | | 22% a 50% | 3 | 423 | 502 | 38 | 2 |
| Sociedad Concesionaria BAI0 | Proyecto | Ferrovial Agroman, SA | 50,0% | 2 | 4 | 0 | 0 | (0) |
| Tecnológica Lena, S.L. | | Ferrovial Agroman, SA | 50,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | (0) |
| Via Olmedo Pedralba, S.A. | | Ferrovial Agroman, SA | 25,2% | 1 | 18 | 16 | 5 | (0) |
| Boremer, S.A. | | Cadagua, S.A. | 50,0% | 0 | 16 | 18 | 0 | (2) |
| Urbs Iudex Caudidicus, S.A. | Proyecto | Ferrovial Agroman, SA | 22,0% | 0 | 385 | 468 | 34 | 4 |
| OMÁN | | | | | | | | |
| Participaciones Construcción Omán | | | 7% a 37,5% | 5 | 393 | 243 | 46 | 10 |
| Muscat City Desalination Co SAOC. | Proyecto | Cadagua Al Ghubrah | 10,0% | 4 | 385 | 225 | 30 | 4 |
| Muscat City Desalination Q&M CO LLC | | Cadagua, S.A. | 7,0% | 0 | 5 | 5 | 10 | 2 |
| International Water Treatment LLC | | Cadagua, S.A. | 37,5% | 0 | 3 | 13 | 7 | 3 |
| EEUU | | | | | | | | |
| Pepper Lawson Horizon Intl. Group | | Pepper Lawson Construction LP | 70,0% | 0 | 4 | 5 | 2 | (0) |
| POLONIA | | | | | | | | |
| PPHU Promos Sp. z o. o. | | Budimex S.A. | 26,3% | 0 | 3 | 1 | 2 | (0) |
| AUTOPISTAS | | | | | | | | |
| ESPAÑA | | | | | | | | |
| Serrano Park, S.A. | Proyecto | Cintra Infraestructuras España, S.L. | 50,0% | (5) | 95 | 105 | 5 | (3) |
| A-334 Autovia del Almanzora | Proyecto | Cintra Infraestructuras, S.E. | 23,8% | 1 | 7 | 1 | 1 | (0) |
| A66 Benavente - Zamora | Proyecto | Cintra Infraestructuras, S.E. | 25,0% | 12 | 229 | 180 | 24 | 11 |
| Bip & Drive S.A. | Proyecto | Cintra Infraestructuras España, S.L. | 20,0% | 2 | 18 | 10 | 171 | (1) |
| CANADÁ | | | | | | | | |
| 407 International Inc. | Proyecto | 4352238 Cintra Canada Inc. | 43,2% | 1.881 | 3.756 | 5.913 | 778 | 256 |
| 407 East Development Group General Partnership | Proyecto | Cintra 407 East Development Group Inc. | 50,0% | 20 | 136 | 95 | 51 | 9 |
| OMR and R407 East Development Group General Partnership | Proyecto | Cintra OM&R 407 East Development Group Inc | 50,0% | 1 | 5 | 2 | 3 | 0 |
| Blackbird Maintenance 407 GP | Proyecto | Blackbird Maintenance 407 Cintra GP | 50,0% | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| Blackbird Inf. 407 GP | Proyecto | Blackbird Inf. 407 Cintra | 50,0% | (1) | 288 | 290 | 138 | 1 |
| REINO UNIDO | | | | | | | | |
| Scot Roads Partnership Holdings LTD | Proyecto | Cintra Infraestructures UK | 20,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Scot Roads Partnership Finance LTD | Proyecto | Scot Roads Partnership Holdings LTD | 20,0% | 0 | 422 | 422 | 0 | 0 |
| Scot Roads Partnership Project LTD | Proyecto | Scot Roads Partnership Holdings LTD | 20,0% | 0 | 433 | 433 | 163 | (0) |
| Zero Bypass Holdings | Proyecto | Cintra Slovakia | 45,0% | (1) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zero Bypass Limited | Proyecto | Zero Bypass Holdings | 45,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| GRECIA | | | | | | | | |
| Nea Odos, S.A. | Proyecto | Ferrovial, S.A. | 21,4% | 0 | 957 | 852 | 77 | 0 |

- Deloitte
- BDO
- KPMG
- PWC
- Grant Thornton

- Vir Audit
- Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría S.A
- Ernst & Young
- EY
- Martins Pereira, João Careca & Associados, SROC.

| Empresa | Tipo de sociedad | Empresa Matriz | % Par. | Valor puesta en equival. consol. | Activos | Pasivos | Ingresos | Resultado Auditor |
|---|------------------|---|--------|----------------------------------|---------|---------|----------|-------------------|
| Central Greece Motorway Project | Proyecto | Ferrovial, S.A. | 21,4% | 0 | 1.218 | 1.275 | 50 | 0 |
| Hellas Tolls | Proyecto | Ferrovial, S.A. | 33,3% | 0 | 5 | 3 | 4 | 2 |
| AUSTRALIA | | | | | | | | |
| Nexus Infraestructures Holdings Unit Trust | Proyecto | Cintra Toowoomba LTD | 40,0% | 4 | 30 | 0 | 0 | 0 |
| Nexus Infraestructures Unit Trust | Proyecto | Nexus Infraestructures Holdings Unit Trust | 40,0% | 9 | 73 | 49 | 176 | 3 |
| COLOMBIA | | | | | | | | |
| Ruta del Cacao | Proyecto | Cintra Infraestructuras Colombia | 40,0% | 7 | 97 | 80 | 44 | (2) |
| IRLANDA | | | | | | | | |
| Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd. | Proyecto | Cintra Infraestructuras Internacional, S.L. | 20,0% | 4 | 301 | 309 | 27 | 3 |
| Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd. | Proyecto | Cinsac, Ltd | 20,0% | (1) | 221 | 226 | 22 | 6 |
| ESLOVAQUIA | | | | | | | | |
| Zero Bypass Limited, Organizacna Zlozka | Proyecto | Zero Bypass Limited | 45,0% | -3 | 133 | 136 | 86 | (3) |
| ESTADOS UNIDOS | | | | | | | | |
| I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC | | Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC | 50,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| I-66 Express Mobility Partners LLC | Proyecto | I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC | 50,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total Valor Puesta en Equivalencia Consolidado | | | | 2.874 | | | | |

ANEXO III – INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

El Consejo de Administración de la sociedad analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio. Desde dicha perspectiva el Consejo evalúa el rendimiento de los segmentos de Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios. A continuación se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2016 y 2015. 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 2016 (millones de euros)

| Activo | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
|--|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Activos no corrientes | 876 | 9.880 | 1.199 | 3.826 | -133 | 15.647 |
| Fondos de comercio | 210 | 170 | 45 | 1.746 | 0 | 2.170 |
| Activos intangibles | 8 | 5 | 21 | 469 | 1 | 503 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 209 | 6.613 | 2 | 489 | -167 | 7.145 |
| Inversiones inmobiliarias | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Inmovilizado material | 130 | 16 | 66 | 481 | 38 | 731 |
| Inversiones en sociedades asociadas | 8 | 1.931 | 836 | 99 | 0 | 2.874 |
| Activos financieros no corrientes | 26 | 547 | 224 | 167 | -229 | 735 |
| Impuestos diferidos | 279 | 285 | 3 | 293 | 191 | 1.051 |
| Derivado financiero a valor razonable largo plazo | 1 | 314 | 3 | 82 | 32 | 432 |
| Activos corrientes | 4.336 | 2.186 | 303 | 2.542 | -1.615 | 7.750 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 0 | 624 | 0 | 0 | 0 | 624 |
| Existencias | 184 | 8 | 0 | 56 | 268 | 516 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 22 | 63 | 10 | 37 | 54 | 186 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 870 | 170 | 4 | 1.861 | -77 | 2.828 |
| Tesorería y equivalentes | 3.256 | 1.311 | 289 | 588 | -1.865 | 3.578 |
| Créditos con empresas del grupo | 1.345 | 948 | 215 | 29 | -2.538 | 0 |
| Resto | 1.911 | 363 | 73 | 558 | 673 | 3.578 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 4 | 10 | 0 | 0 | 5 | 18 |
| TOTAL ACTIVO | 5.211 | 12.066 | 1.502 | 6.367 | -1.749 | 23.397 |
| Pasivo y Patrimonio neto | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
| Patrimonio neto | 1.559 | 4.405 | 1.241 | 1.766 | -2.657 | 6.314 |
| Patrimonio neto atribuible a los accionistas | 1.547 | 3.775 | 1.241 | 1.750 | -2.716 | 5.597 |
| Patrimonio neto atribuible a los socios externos | 12 | 630 | 0 | 17 | 59 | 717 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 0 | 1.089 | 0 | 29 | 0 | 1.118 |
| Pasivos no corrientes | 674 | 5.868 | 72 | 2.547 | 1.249 | 10.409 |
| Déficit de pensiones | 2 | 0 | 0 | 173 | 0 | 174 |
| Provisiones a largo plazo | 140 | 163 | 0 | 310 | 144 | 757 |
| Deuda financiera | 419 | 4.759 | 67 | 1.630 | 1.000 | 7.874 |
| Deudas con empresas del grupo | 257 | 18 | 0 | 784 | -1.060 | 0 |
| Resto | 161 | 4.741 | 67 | 846 | 2.059 | 7.874 |
| Otras deudas | 11 | 110 | 0 | 74 | 5 | 200 |
| Impuestos diferidos | 82 | 489 | 5 | 296 | 96 | 967 |
| Derivados financieros a valor razonable | 20 | 347 | 0 | 65 | 4 | 436 |
| Pasivos corrientes | 2.979 | 705 | 189 | 2.025 | -341 | 5.556 |
| Pasivos clasificados como mantenidos para la venta | 0 | 440 | 0 | 0 | 0 | 440 |
| Deuda financiera | 2 | 124 | 191 | 327 | -342 | 302 |
| Deudas con empresas del grupo | -19 | 101 | 189 | 101 | -372 | 0 |
| Resto | 21 | 24 | 2 | 226 | 30 | 302 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 3 | 58 | 0 | 2 | 6 | 69 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | 2.351 | 108 | 7 | 1.517 | -90 | 3.893 |
| Pasivos por impuestos sobre sociedades | 83 | -26 | -10 | 27 | 76 | 150 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 540 | 0 | 1 | 152 | 10 | 702 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 5.211 | 12.066 | 1.502 | 6.367 | -1.749 | 23.397 |

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2015 (millones de euros)

| Activo | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
|--|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Activos no corrientes | 846 | 11.300 | 1.515 | 3.064 | 97 | 16.821 |
| Fondos de comercio | 197 | 205 | 0 | 1.483 | 0 | 1.885 |
| Activos intangibles | 5 | 5 | 0 | 221 | 2 | 234 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 203 | 7.878 | 0 | 692 | -229 | 8.545 |
| Inversiones inmobiliarias | 6 | 0 | 0 | 0 | 10 | 15 |
| Inmovilizado material | 111 | 16 | 0 | 352 | 10 | 491 |
| Inversiones en sociedades asociadas | 7 | 1.940 | 1.222 | 69 | 0 | 3.237 |
| Activos financieros no corrientes | 24 | 274 | 286 | 143 | 27 | 755 |
| Impuestos diferidos | 294 | 633 | 6 | 103 | 219 | 1.254 |
| Derivado financiero a valor razonable largo plazo | 0 | 349 | 0 | 0 | 58 | 406 |
| Activos corrientes | 4.002 | 3.900 | 963 | 1.885 | -2.188 | 8.563 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 0 | 2.418 | 0 | 0 | 0 | 2.418 |
| Existencias | 131 | 9 | 0 | 29 | 218 | 387 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 16 | 301 | 3 | 31 | -216 | 135 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 810 | 223 | 13 | 1.390 | -116 | 2.320 |
| Tesorería y equivalentes | 3.044 | 937 | 948 | 431 | -2.081 | 3.279 |
| Créditos con empresas del grupo | 1.353 | 612 | 931 | 75 | -2.971 | 0 |
| Resto | 1.691 | 326 | 17 | 355 | 890 | 3.279 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 1 | 11 | 0 | 4 | 7 | 23 |
| TOTAL ACTIVO | 4.848 | 15.200 | 2.478 | 4.949 | -2.091 | 25.384 |

| Pasivo y Patrimonio neto | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
|---|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Patrimonio neto | 1.245 | 3.752 | 2.437 | 1.561 | -2.455 | 6.541 |
| Patrimonio neto atribuible a los accionistas | 1.254 | 3.336 | 2.437 | 1.546 | -2.515 | 6.058 |
| Patrimonio neto atribuible a los socios externos | -8 | 416 | 0 | 15 | 60 | 483 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 1 | 1.056 | 0 | 30 | 0 | 1.088 |
| Pasivos no corrientes | 478 | 6.007 | 0 | 1.716 | 1.113 | 9.314 |
| Déficit de pensiones | 2 | 0 | 0 | 44 | 0 | 46 |
| Provisiones a largo plazo | 189 | 172 | 0 | 326 | 151 | 838 |
| Deuda financiera | 160 | 4.696 | 0 | 1.030 | 810 | 6.697 |
| Deudas con empresas del grupo | 2 | 0 | 0 | 485 | -488 | 0 |
| Resto | 157 | 4.696 | 0 | 545 | 1.298 | 6.697 |
| Otras deudas | 11 | 105 | 0 | 55 | 0 | 171 |
| Impuestos diferidos | 98 | 667 | 0 | 207 | 152 | 1.124 |
| Derivados financieros a valor razonable | 17 | 367 | 0 | 54 | 0 | 438 |
| Pasivos corrientes | 3.123 | 4.385 | 41 | 1.641 | -749 | 8.442 |
| Pasivos clasificados como mantenidos para la venta | 0 | 2.690 | 0 | 0 | 0 | 2.690 |
| Deuda financiera | 43 | 1.307 | 43 | 384 | -392 | 1.385 |
| Deudas con empresas del grupo | 9 | 55 | 43 | 312 | -419 | 0 |
| Resto | 34 | 1.253 | 0 | 72 | 27 | 1.385 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 13 | 247 | 0 | 0 | 0 | 259 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | 2.244 | 164 | 1 | 1.110 | -247 | 3.271 |
| Pasivos por impuestos sobre sociedades | 256 | -23 | -3 | 28 | -119 | 138 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 567 | 0 | 0 | 120 | 10 | 697 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 4.848 | 15.200 | 2.478 | 4.949 | -2.091 | 25.384 |

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

| Millones de euros | 2016 | 2015 | Variación |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| España | 5.731 | 6.114 | -383 |
| Reino Unido | 3.694 | 4.335 | -641 |
| E.E.U.U. | 6.618 | 9.426 | -2.809 |
| Canadá | 2.019 | 2.032 | -13 |
| Australia | 1.814 | 83 | 1.731 |
| Polonia | 1.401 | 1.227 | 174 |
| Resto | 2.121 | 2.167 | -46 |
| Total | 23.397 | 25.384 | -1.987 |

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2016 (millones de euros)

| | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
|--|--------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|
| Cifra de ventas | 4.194 | 486 | 4 | 6.078 | -4 | 10.759 |
| Otros ingresos de explotación | 1 | 0 | 0 | 6 | 0 | 7 |
| Total ingresos de explotación | 4.195 | 486 | 4 | 6.083 | -4 | 10.765 |
| Consumos | 751 | 3 | 0 | 521 | -8 | 1.267 |
| Otros gastos de explotación | 2.375 | 126 | 17 | 2.275 | -58 | 4.736 |
| Gastos de personal | 727 | 61 | 5 | 2.962 | 63 | 3.819 |
| Total gastos de explotación | 3.853 | 189 | 23 | 5.758 | -2 | 9.821 |
| Resultado bruto de explotación | 342 | 297 | -18 | 325 | -2 | 944 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 29 | 83 | 1 | 226 | 4 | 342 |
| Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado | 313 | 214 | -19 | 99 | -5 | 602 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 0 | 327 | 0 | 0 | -2 | 324 |
| Resultado de explotación | 313 | 541 | -19 | 99 | -8 | 926 |
| Resultado financiero financiación | -9 | -263 | -2 | -32 | 0 | -305 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | 0 | -16 | -2 | -2 | 0 | -20 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -9 | -279 | -4 | -34 | 1 | -325 |
| Resultado financiero financiación | 25 | 22 | 1 | -58 | -39 | -49 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | -10 | -5 | 19 | -7 | -16 | -18 |
| Resultado financiero resto de sociedades | 15 | 17 | 21 | -65 | -55 | -66 |
| Resultado financiero | 6 | -261 | 17 | -99 | -54 | -391 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | 0 | 108 | -46 | 19 | 0 | 82 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | 319 | 388 | -48 | 19 | -61 | 617 |
| Impuesto sobre beneficios | -83 | -194 | 1 | -7 | 49 | -233 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | 236 | 194 | -47 | 12 | -12 | 383 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resultado consolidado del ejercicio | 236 | 194 | -47 | 12 | -12 | 383 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | -39 | 37 | 0 | -1 | -3 | -7 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | 197 | 230 | -47 | 11 | -16 | 376 |

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2015 (millones de euros)

| | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
|--|--------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|
| Cifra de ventas | 4.287 | 513 | 8 | 4.897 | -6 | 9.701 |
| Otros ingresos de explotación | 2 | 0 | 0 | 7 | 0 | 9 |
| Total ingresos de explotación | 4.290 | 513 | 8 | 4.904 | -6 | 9.709 |
| Consumos | 765 | 3 | 0 | 377 | -2 | 1.143 |
| Otros gastos de explotación | 2.452 | 110 | 15 | 2.221 | -64 | 4.735 |
| Gastos de personal | 679 | 67 | 6 | 1.994 | 59 | 2.805 |
| Total gastos de explotación | 3.896 | 180 | 21 | 4.592 | -7 | 8.683 |
| Resultado bruto de explotación | 393 | 333 | -13 | 312 | 1 | 1.027 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 30 | 83 | 0 | 139 | 5 | 256 |
| Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado | 364 | 250 | -13 | 173 | -4 | 770 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 4 | 131 | 0 | -1 | -4 | 131 |
| Resultado de explotación | 368 | 382 | -13 | 172 | -8 | 901 |
| Resultado financiero financiación | -9 | -427 | 0 | -27 | 0 | -463 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | 0 | -195 | 0 | -4 | 0 | -200 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -9 | -622 | 0 | -31 | 0 | -662 |
| Resultado financiero financiación | 26 | 17 | 9 | -28 | -61 | -35 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | -3 | -12 | 24 | -7 | 58 | 61 |
| Resultado financiero resto de sociedades | 24 | 5 | 34 | -34 | -2 | 26 |
| Resultado financiero | 14 | -617 | 34 | -66 | -2 | -637 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | -3 | 84 | 199 | 31 | 0 | 312 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | 380 | -151 | 220 | 137 | -10 | 577 |
| Impuesto sobre beneficios | -111 | 222 | -4 | -3 | -49 | 54 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | 269 | 71 | 216 | 134 | -60 | 631 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resultado consolidado del ejercicio | 269 | 71 | 216 | 134 | -60 | 631 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | -52 | 144 | 0 | -1 | -2 | 89 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | 217 | 215 | 216 | 134 | -62 | 720 |

FORMULACIÓN DEL CONSEJO

Las páginas que anteceden 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 – y el informe de gestión consolidado de Ferrovial, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2016, que han sido formulados por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 27 de febrero de 2017, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión 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. Juan Arena de la Mora
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Óscar Fanjul Martín
Consejero

D. Philip Bowman
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Juan Arena de la Mora por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Consejero Externo D. Santiago Bergareche Busquet.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración

INFORME DE AUDITORÍA



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 INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de
FERROVIAL, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas de la sociedad Ferrovial, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2016, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado consolidado de flujos de caja y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales consolidadas.

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera consolidada y de los resultados consolidados de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas adjuntas basada en nuestra auditoría. Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España. Dicha normativa exige que cumplamos los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas están libres de incorrecciones materiales.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en las cuentas anuales consolidadas. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la formulación por parte de los administradores de la Sociedad dominante de las cuentas anuales consolidadas, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la evaluación de la presentación de las cuentas anuales consolidadas tomadas en su conjunto.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión de auditoría.

Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas 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 2016, así como de sus resultados consolidados y 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 en España.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2016 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes, 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 concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016. 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 la sociedad Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

DELOITTE, S.L.

Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692



Javier Parada Pardo

27 de febrero de 2017

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)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio

Parque Vía Norte

28050 Madrid

Tel. +34 91 768 66 00

Autopistas (Cintra)

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2

Edificio Afredo Mahou

28020 Madrid

Tel. +34 91 418 56 00

Fax +34 91 555 12 41

Servicios (Ferrovial Servicios)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio

Parque Vía Norte

28050 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



2016 Constituent
MSCI Global
Sustainability Indexes

